

# Elaboration de 4 Plans de Mobilité Simplifiés

## Plan d'action COMUNAUTE DE COMMUNES DES BALLONS DES HAUTES VOSGES



IRIS Conseil  
48 Place Mazelle 57 000 METZ  
Tel : 03.93.18.48.91  
Fax : 03.93.18.48.92  
metz@irisconseil.fr

15/04/2025  
MZ1314 - 88  
Indice 0

## PARTIE I – RAPPEL PLANNING ET STRATEGIE DU TERRITOIRE

- 1 Rappel du déroulement de l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié (PDMS)
- 2 3 orientations structurant la stratégie

## PARTIE II – APPROCHE METHODOLOGIQUE DU PLAN D'ACTION

- 1 Quelle gouvernance pour le plan d'action ?
- 2 Préambule de l'approche budgétaire : 5 leviers de financement

## PARTIE III – LE PLAN D'ACTION DANS LE DETAIL “ LES FICHES ACTIONS”

- 1 Plan d'action – préambule "Guide de lecture d'une fiche action"
- 2 Orientation n°1 - Rationaliser la pratique de l'autosolisme et favoriser un report modal alternatif
- 3 Orientation n°2 - Développer un territoire d'offres et de services
- 4 Orientation n°3 - Développer une mobilité touristique plus vertueuse
- 5 Volet transversal "Communication"

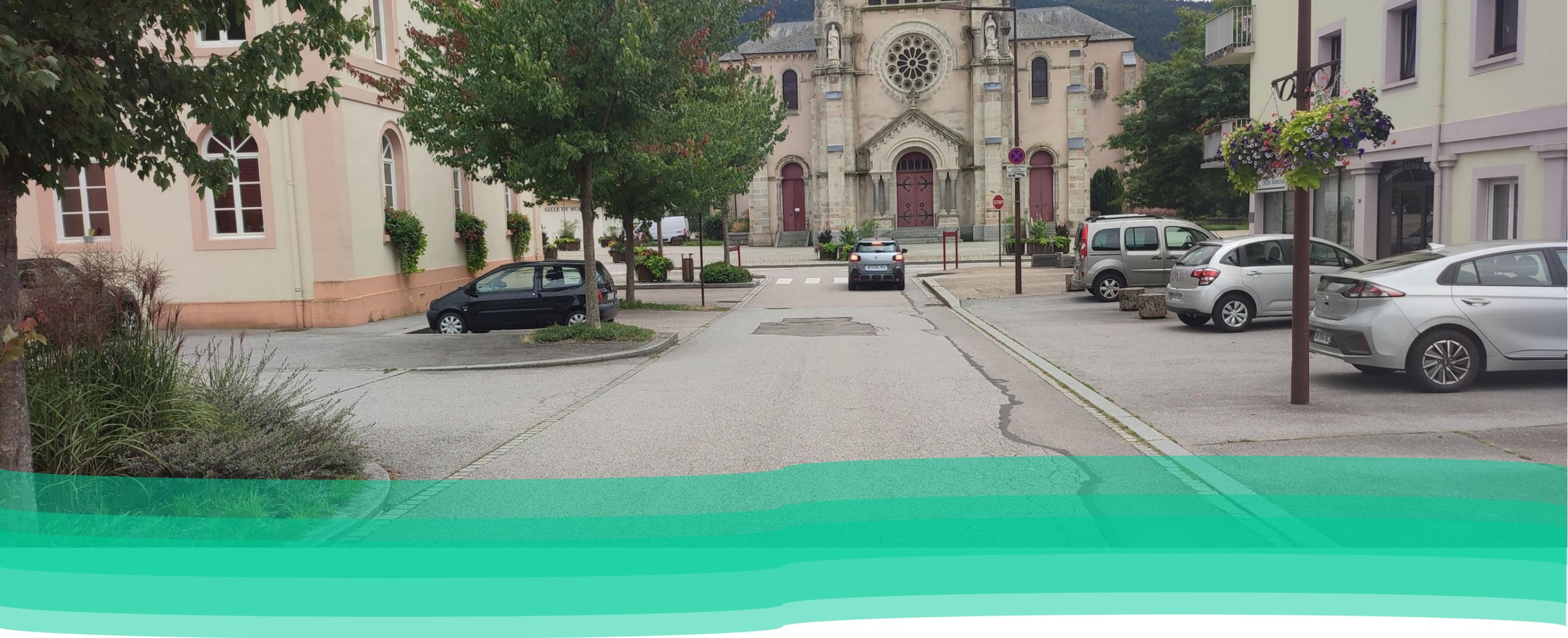
## PARTIE IV – ANNEXE : DEFINITION DES INDICATEURS

- 1 Listes des indicateurs généraux 71
- 2 Listes des indicateurs : transport en commun et covoiturage 72
- 3 Listes des indicateurs : modes actifs 73

5  
6  
11  
12  
14  
15  
41  
57  
65  
71  
72  
73

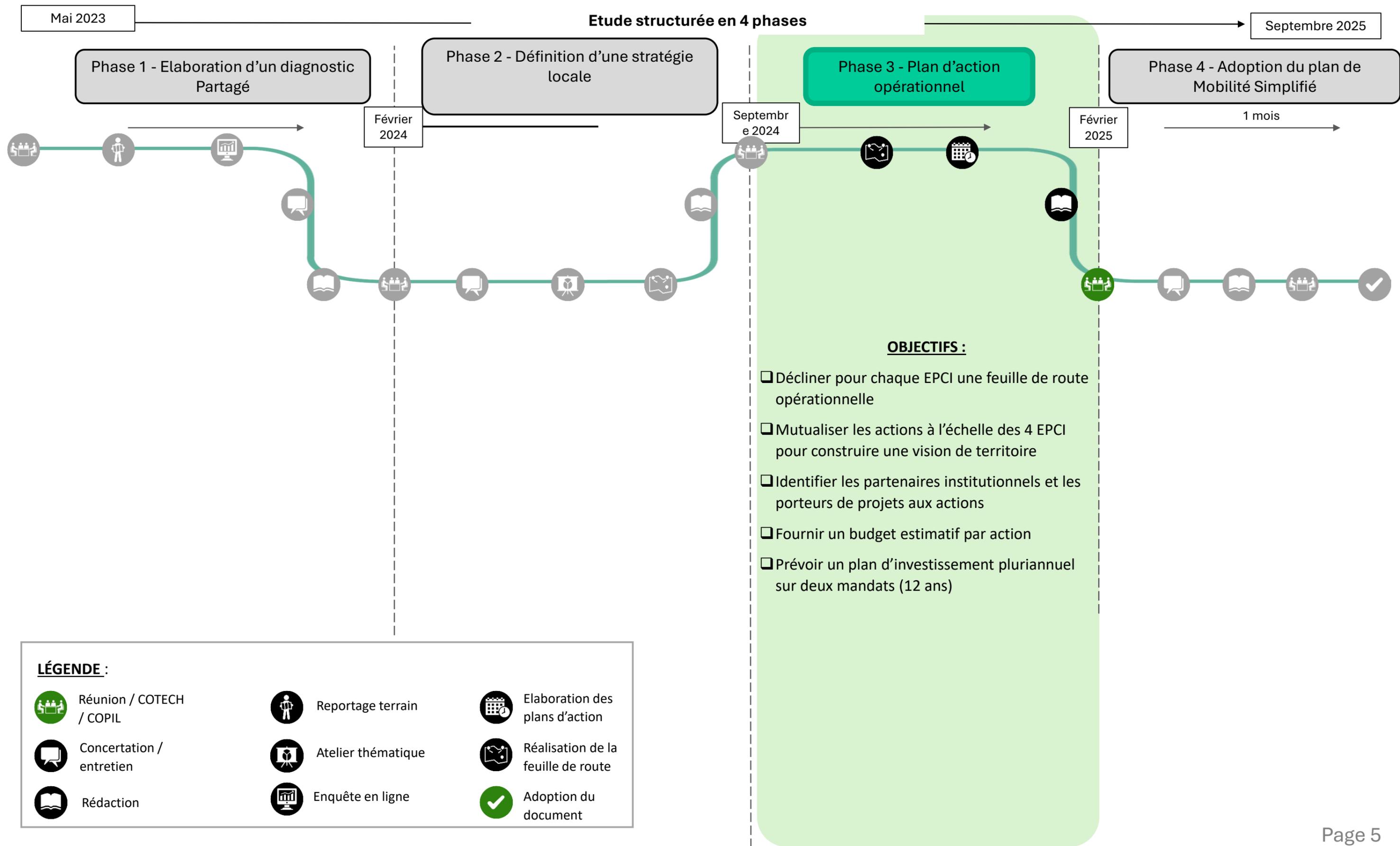


|                |  |
|----------------|--|
| <b>AOM</b>     | Autorité Organisatrice de Mobilité   |
| <b>BIV</b>     | Borne d'Information Voyageur   |
| <b>CAMV</b>    | Commissaire au Massif des Vosges   |
| <b>CCBHV</b>   | Communauté de communes des Ballons des Hautes Vosges                                 |
| <b>CCGHV</b>   | Communauté de communes Gérardmer Hautes Vosges                                       |
| <b>CCHV</b>    | Communauté de communes des Hautes Vosges   |
| <b>CCPVM</b>   | Communauté de communes de la Porte des Vosges Méridionales                           |
| <b>CVCB</b>    | Chaussée à voie centrale banalisée   |
| <b>DDT</b>     | Direction Départementale des Territoires   |
| <b>EPCI</b>    | Etablissement Public de Coopération Intercommunale                                   |
| <b>EPD</b>     | Engin de Déplacement Personnel   |
| <b>PCAET</b>   | Plan Climat Air Energie Territorial  |
| <b>PDA</b>     | Plan de Déplacement des Administrations  |
| <b>PdMS</b>    | Plan de Mobilité Simplifié   |
| <b>PDE</b>     | Plan de Déplacement d'Entreprises  |
| <b>PDES</b>    | Plan de Déplacement d'Etablissements scolaires                                       |
| <b>PETR</b>    | Pôle équilibre territorial et rural  |
| <b>PL</b>      | Poids Lourds   |
| <b>PMR</b>     | Personne à Mobilité Réduite  |
| <b>RC</b>      | Réserve de Capacité  |
| <b>SDC</b>     | Schéma Directeur Cyclable  |
| <b>SDT</b>     | Schéma de Développement Touristique  |
| <b>SCOT</b>    | Schéma de Cohérence Territoriale   |
| <b>SRADDET</b> | Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires |
| <b>SRT</b>     | Schéma Régional de développement Touristique   |
| <b>TC</b>      | Transports en Commun   |
| <b>TMJA</b>    | Trafic Moyen Journalier Annuel   |
| <b>TMJO</b>    | Trafic Moyen Journalier Ouvré  |
| <b>TUS</b>     | Transport d'Utilité Sociale  |
| <b>TV</b>      | Tous Véhicules   |
| <b>UVP</b>     | Unité de Véhicule Particulier  |
| <b>VL</b>      | Véhicule Léger   |
| <b>VT</b>      | Véhicules de tourisme soit des véhicules légers                                      |
| <b>VU</b>      | Véhicules utilitaires  |
| <b>Z30</b>     | Zone limitée à 30 km/h   |
| <b>ZAC</b>     | Zone d'aménagement concerté  |
| <b>ZCA</b>     | Zone de Circulation Apaisée  |
| <b>ZR</b>      | Zone de Rencontre  |



# PARTIE I – RAPPEL PLANNING ET STRATEGIE DU TERRITOIRE

# I.1 : Rappel du déroulement de l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié (PDMS)



# I.2 : 3 orientations structurant la stratégie

## UNE DEMARCHE CONSTRUITE EN 3 TEMPS :

### 1<sup>ER</sup> TEMPS : CONSULTATION DES ÉLUS

- En réponse aux dysfonctionnements de territoire identifiés lors de la phase diagnostic, des enjeux partagés et propres aux territoires ont été définis.
- Consultation des élus afin de **DESSINER UNE FEUILLE DE ROUTE** (liste d'objectifs à atteindre, horizon de développement, niveau de priorité)

### 2<sup>EME</sup> TEMPS : CONSULTATION DE LA POPULATION

Par le biais d'un atelier de consultation, chaque citoyen(ne) est invité(e) à parler en 2 temps :

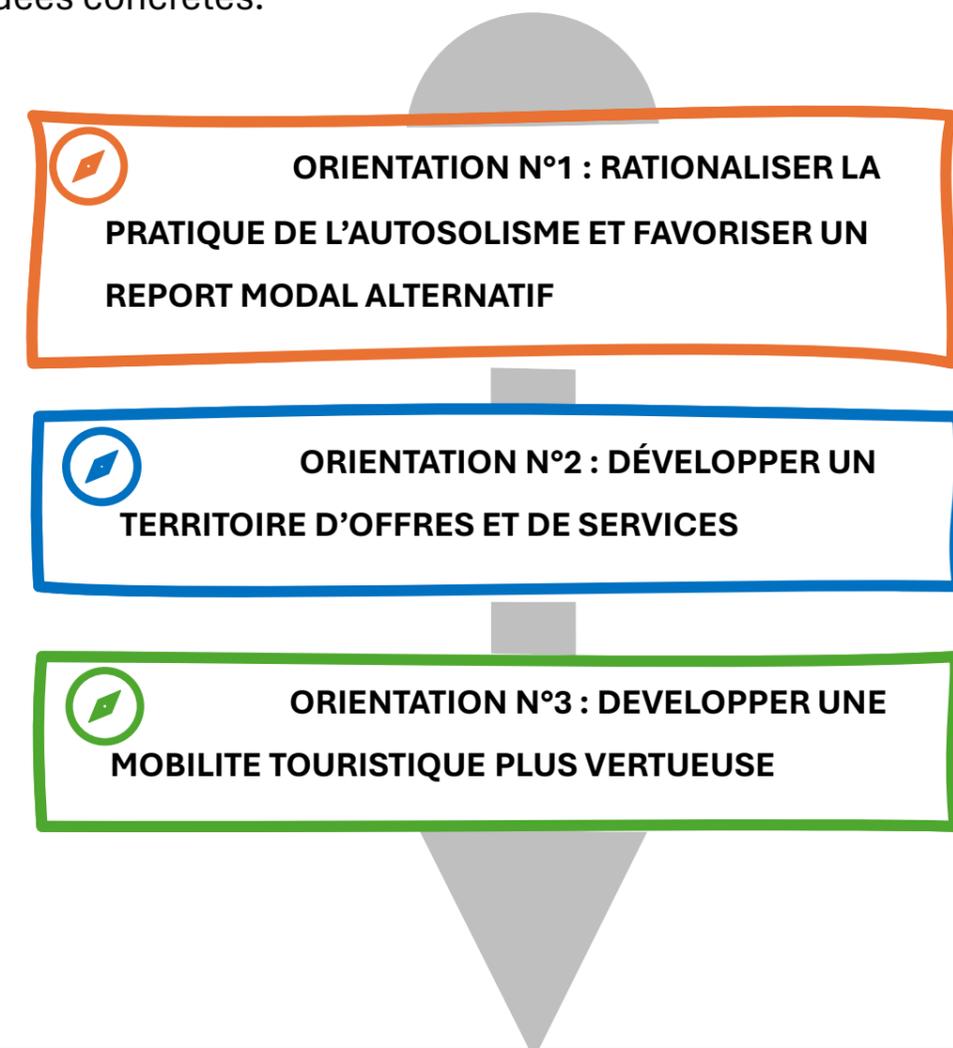
1. **MON VÉCU, MON RESENTI, MES PROBLÈMES**
2. **ET DEMAIN, MON TERRITOIRE IDÉAL**

Cette méthode a permis d'identifier les besoins, les attentes et les freins des habitants avec des idées concrètes.

### 3<sup>EME</sup> TEMPS : SYNTHÈSE ET DÉFINITION DE LA STRATÉGIE DE TERRITOIRE

- Par un travail de synthèse, 3 orientations ont émergé structurant la stratégie de territoire
- **Pour chaque orientation :**
  - 2 périmètres de réflexion (CCBHV , ZONE DE VIE (territoires voisins))
  - Liste des axes de travail associés à chaque périmètre

Un zoom sur chaque orientation est présenté dans les pages suivantes.



# I.2 : Rationaliser la pratique de l'autosolisme et favoriser un report modal

**ORIENTATION N°1 : RATIONALISER LA PRATIQUE DE L'AUTOSOLISME ET FAVORISER UN REPORT MODAL ALTERNATIF**

**ORIENTATION N°2 : DÉVELOPPER UN TERRITOIRE D'OFFRES ET DE SERVICES**

**ORIENTATION N°3 : DEVELOPPER UNE MOBILITE TOURISTIQUE PLUS VERTUEUSE**

**ECHELLE DU CENTRE-BOURG**

- Créer des mini-pôles de mobilité (stationnement automobile et vélo, liaison piétonne...)
- Développer des zones de circulation apaisée
- Aménager des liaisons de moins de 4 km en faveur des modes actifs pour favoriser le report modal
- Sécuriser les aires de covoiturage, autostop, d'arrêt de car
- Sécuriser les déplacements des modes actifs

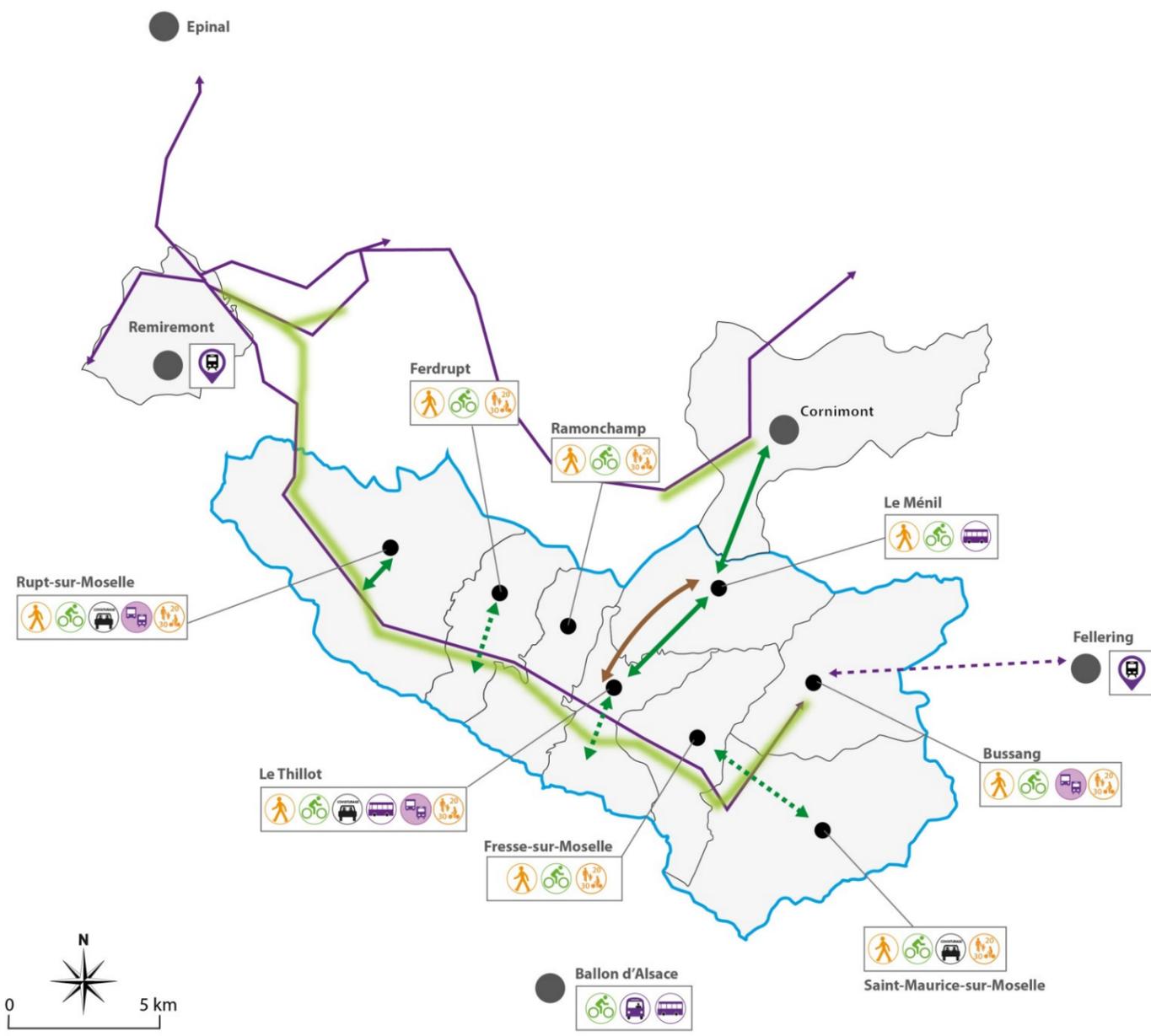
**ECHELLE DU TERRITOIRE**

- Favoriser le report modal :
  - Vers le vélo pour les trajets de moins de 6 km,
  - Vers le covoiturage pour rationaliser les trajets autosolistes,
  - Vers le transport en commun (fréquence, régularité, lisibilité du réseau, tarification)

**EN DEHORS DU TERRITOIRE**

- Offrir des solutions pour franchir des cols pour relier la vallée de la Moselotte et la vallée de la Thur
- Jalonner des itinéraires cycles sécurisés (depuis les pôles de mobilités)
- Et l'interopérabilité des services de mobilité

**ORIENTATION 1 - CCBHV**



**En centre-bourg, commune, développer des itinéraires / liaisons**

- Piéton
- Vélo
- Navette
- ZCA
- Aire, application de covoiturage

**Renforcer le service**

- Car

**Créer un maillage**

- Cycle structurant
- Cycle de rabattement

**Améliorer / créer des liaisons**

- TC existant
- TC à créer

○ Zone à desservir en navette (commerces, santé, sites de loisirs, culture, pôle mobilité)

**Améliorer l'accessibilité**

- Pôle mobilité existant
- Futur pôle mobilité (PEM)
- Gare SNCF

**Caractéristique du territoire**

- Pôles urbains
- Pôles attraction extérieur
- Voie verte existante

# I.2 : Développer un territoire d'offres et de services

**ORIENTATION N°1 : RATIONALISER LA PRATIQUE DE L'AUTOSOLISME ET FAVORISER UN REPORT MODAL ALTERNATIF**

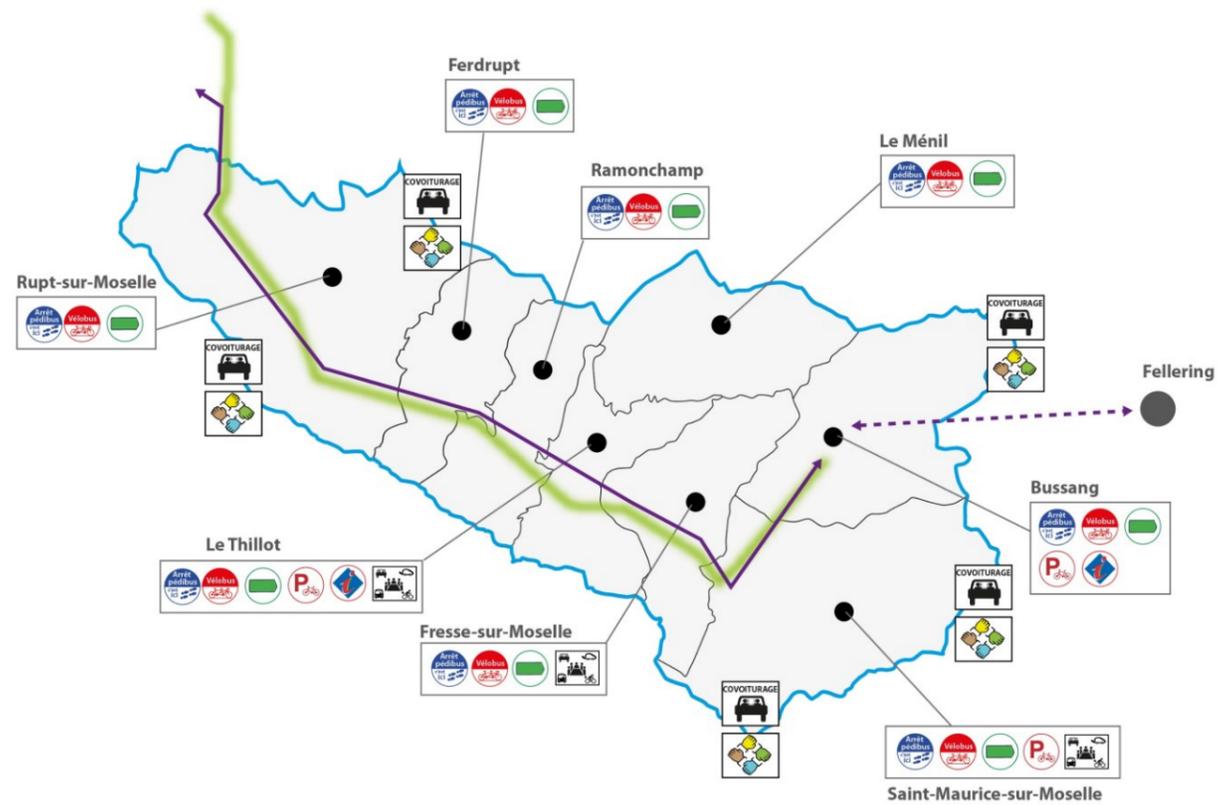
**ORIENTATION N°2 : DÉVELOPPER UN TERRITOIRE D'OFFRES ET DE SERVICES**

**ORIENTATION N°3 : DÉVELOPPER UNE MOBILITÉ TOURISTIQUE PLUS VERTUEUSE**

## ECHELLE DU CENTRE-BOURG

### ORIENTATION 2 - CCBHV

- Communiquer / sensibiliser sur
  - L'offre de mobilité (transports en commun, covoiturage),
  - Les aménagements (Cycles, Zone de Circulation Apaisée) et sur la sécurité routière
- Développer et valoriser des services de mobilité via les acteurs locaux :
  - Transport en commun plus flexible (navette, mini-bus)
  - Mobilité solidaire (taxi, transport à la demande, Mobilibre, Car France 88, Agirabcd, etc)
  - Covoiturage en simplifiant la mise en relation entre les habitants (application unique)
  - De services autour du vélo (location, achat, réparation, stationnement, jalonnement)
- Développer et sensibiliser des actions autour :
  - Des Plans de déplacement entreprise partagés (PDE)
  - Du covoiturage auprès des associations, clubs, pôles scolaires



#### Développer les services de mobilité

- Stationnement cycle
- Communication (brochure, point info, maison de la mobilité, guichet de la mobilité)
- Jalonnement piéton / cycle
- Plan déplacement entreprise

#### Pour les pôles scolaires, mettre en place un réseau

- Pédibus
- Vélobus

#### Développer sur tout le territoire

- Aire, application de covoiturage
- Mobilité solidaire

#### Améliorer / créer des liaisons

- TC existant
- TC à créer

#### Caractéristique du territoire

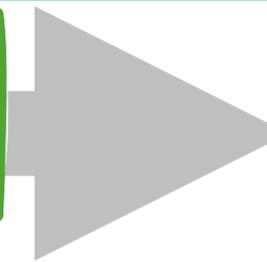
- Pôles urbains
- Pôles attraction extérieur
- Voie verte existante

# I.2 : Développer une mobilité touristique plus vertueuse

**ORIENTATION N°1 : RATIONALISER LA PRATIQUE DE L'AUTOSOLISME ET FAVORISER UN REPORT MODAL ALTERNATIF**

**ORIENTATION N°2 : DÉVELOPPER UN TERRITOIRE D'OFFRES ET DE SERVICES**

**ORIENTATION N°3 : DÉVELOPPER UNE MOBILITÉ TOURISTIQUE PLUS VERTUEUSE**



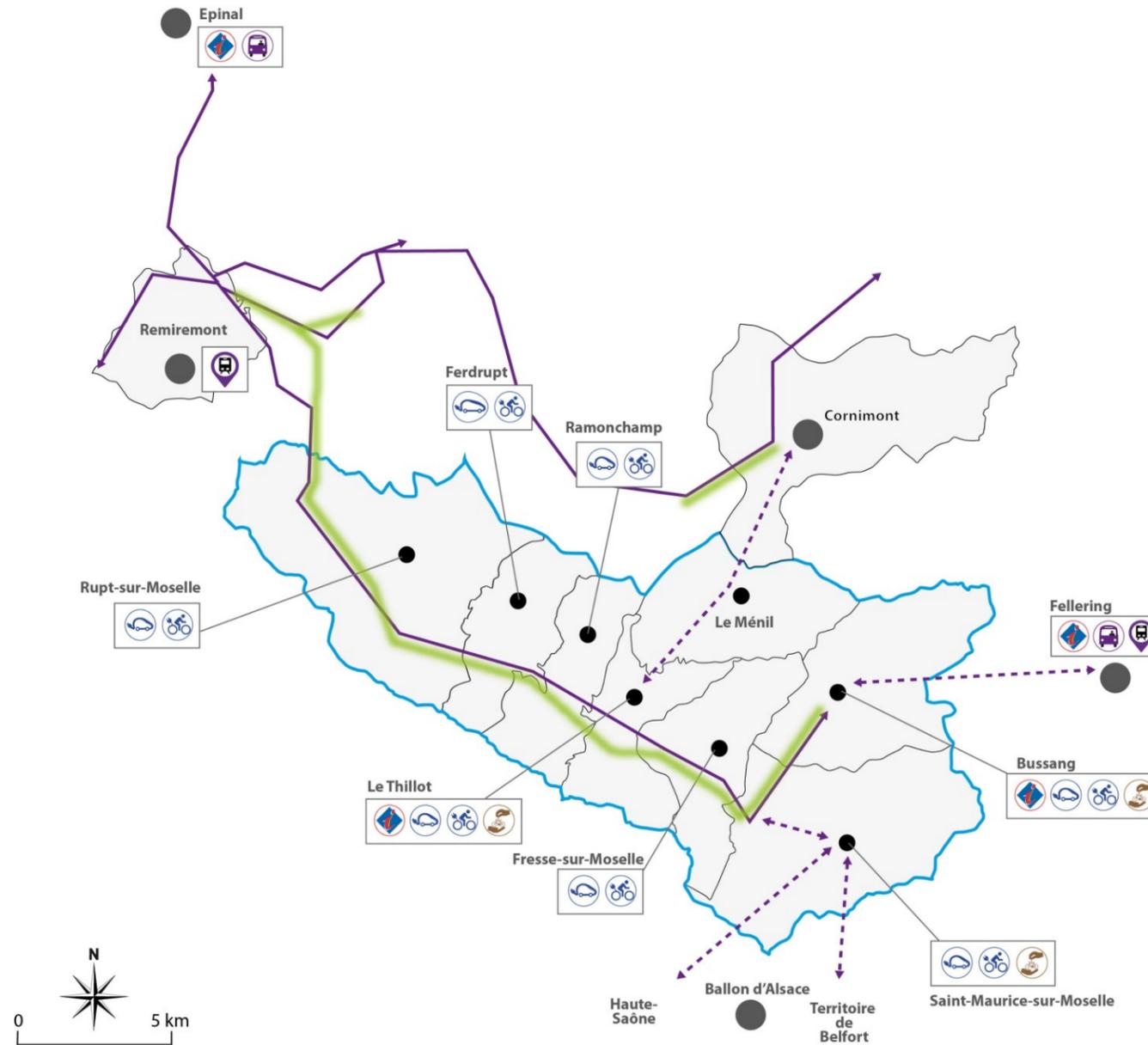
## ECHELLE DU TERRITOIRE

- Communiquer / sensibiliser sur
  - l'offre de mobilité (transports en commun, covoiturage),
  - L'accessibilité des sites touristiques\*
- Développer et valoriser :
  - Des gares ferroviaires (territoire de la CCPVM et de la vallée de la Thur)
  - Des solutions de déplacement alternatives à la voiture (vélo, car)
  - Un réseau d'itinérance à pied et à vélo (sur la base de l'existant (GR5 et GR7) ou des acteurs locaux)
  - L'interconnexion des sites touristiques

## EN DEHORS DU TERRITOIRE

- Coordonner et promouvoir l'offre et les services de mobilité
- Développer et coordonner un partenariat entre AOM pour mettre en place une interopérabilité du système de transport afin de :
  - Faciliter les déplacements des voyageurs (touristes et habitants)
  - Améliorer la visibilité des offres (sortir du millefeuille des applications)
  - Favoriser le report modal et garantir l'efficacité des modes de déplacements alternatifs à la voiture.

## ORIENTATION 3 - CCBHV



- Renforcer le service**
  - Car
- Développer**
  - Borne électrique voiture
  - Borne électrique vélo
- Développer les services de mobilité**
  - Service de mobilité (location vélo, bagage itinérance...)
  - Communication (brochure, point info, maison de la mobilité, guichet de la mobilité)
- Améliorer l'accessibilité**
  - Gare SNCF
- Améliorer / créer des liaisons**
  - TC existant
  - TC à créer
- Caractéristique du territoire**
  - Pôles urbains
  - Pôles attraction extérieur
  - Voie verte existante

\*Cf Etude "Gestion de la fréquentation touristique des sites naturels et touristique" menée par le PETR Remiremont et ses Vallées et le PETR de la Déodatie  
 \*Cf Etude "Organiser la mobilité touristique vers et au sein des territoires des PETR : Pays Thur Doller et PETR de Remiremont et de ses vallées"



# PARTIE II – APPROCHE METHODOLOGIQUE DU PLAN D’ACTION

# II.1 : Quelle gouvernance pour le plan d'action ?

## PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

Pour rappel, les **actions établies** dans le cadre du présent **PDMS sont compatibles** avec **les documents cadres** du territoire (PVD, PCAET, SCOT, PLU).

Pour garantir, à travers le plan d'action, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation du plan de mobilité simplifié, il est essentiel d'instaurer une **gouvernance de projet**.

## DEPLOIEMENT SUR 2 MANDATS (12 ANS)

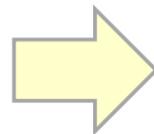
L'échelle temporelle du mandat (6 ans) reflète la contrainte de mise en œuvre politique et ramène à la réalité de terrain.

Définir comme référence l'échelle du mandat soit 6 ans, permet de donner du sens aux trois niveaux de priorité :

- Priorité n°1 = action socle
- Priorité n°2 = action complémentaire
- Priorité n°3 = action long terme

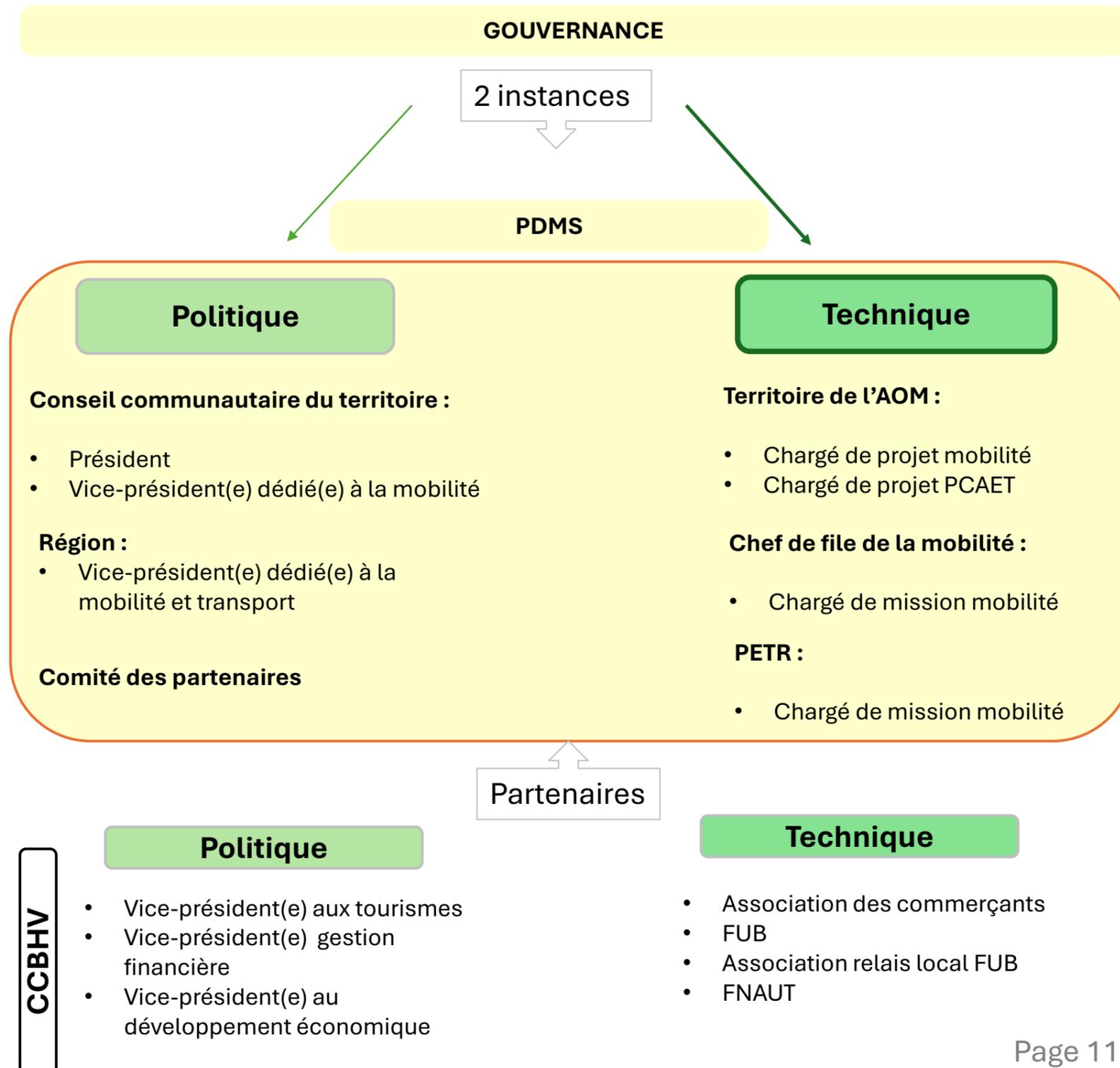
Ces priorités traduisent :

- Une vision politique
- Une volonté technique
- Une logique d'investissement
- Une gestion de l'urgence



L'intérêt de ces trois niveaux de priorité consiste à anticiper les contraintes :

- Financières
- Administratives – politiques
- Techniques



# II.2 : Préambule de l'approche budgétaire : 5 leviers de financement

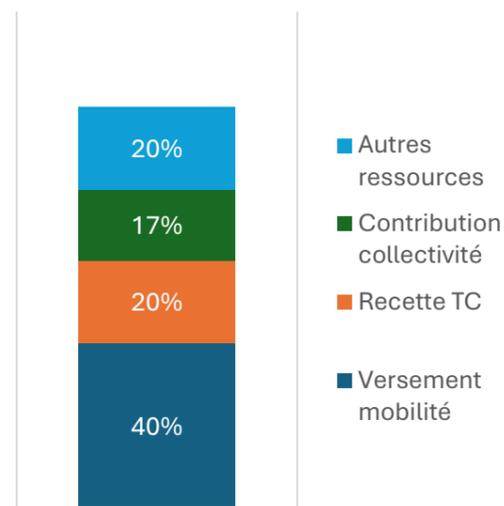
Pour financer le plan de mobilité simplifié, il est nécessaire de définir la **capacité de financement de la collectivité**. Le programme pluriannuel se définira et se construira par l'utilisation de **ces 5 leviers**.

## 1 CONTRIBUTION : VERSEMENT MOBILITÉ (VM)

- **Objectifs** : financer tous types de services de mobilité
- **Principe d'instauration** : facultatif et doit faire l'objet d'une délibération
- **Condition (pour l'AOM)** : Présence d'un service de transport en commun régulier
- **Condition de versement par les entreprises publics et privées** : avoir au moins 11 salariés
- **Nombre d'entreprises concernées sur le territoire (source INSEE)** : 84
- **Recette potentielle** : peut représenter 40% du budget de l'AOM

|   | AOM de moins de 10 000 habitants | AOM entre 10 000 et 50 000 habitants | AOM entre 50 000 et 100 000 habitants | AOM de plus de 100 000 habitants |
|---|----------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|
| Taux plafond « de base »                            | -                                | 0,55 %                               | 0,55 %                                | 1,00 %                           |
| Si décision de réaliser un transport en site propre | -                                | 0,55 %                               | 0,85 %                                | 1,75 %                           |
| Si l'AOM est une intercommunalité                   | -                                | 0,05 %                               | 0,05 %                                | 0,05 %                           |
| Si l'AOM inclut au moins une commune touristique    | 0,55 %                           | + 0,20 %                             | + 0,20 %                              | + 0,20 %                         |
| <b>Plafond maximum</b>                              | <b>0,55 %</b>                    | <b>0,80 %</b>                        | <b>1,10 %</b>                         | <b>2,00 %</b>                    |

Source tableau : Cerema



CLÉ DE RÉPARTITION

Source tableau : Cerema – enquête TCU (Transports Collectifs Urbains)

## 3 HYPOTHESE DE FINANCEMENT EXTERIEUR : SUBVENTION

- **Objectifs** : financer tous types de services de mobilité
- **Principe d'instauration** : selon projet éligible
- **Condition (pour l'AOM)** : Projet doit présenter un avancement suffisant (réflexion, conception, mise en œuvre ou en cours de réalisation)
- **Porteurs d'aides** : Région, Département, PETR

## 4 FINANCEMENT INTERNE : CREATION D'UN BUDGET ANNEXE MOBILITE

- **Objectifs** : maitriser la réalisation des actions
- **Principe d'instauration** : Nombre d'actions à réaliser par an

## 5 FINANCEMENT PARTAGE ENTRE AOM : CONTRAT OPERATIONNEL DE MOBILITE

- **Objectifs** : Permettre à la région (chef de file en matière de mobilité) d'accompagner les AOM locales dans la mise en place d'actions autour de la mobilité
- **Exemple d'actions incluses** :
  - Développer la mobilité et l'intermodalité notamment en matière de desserte, d'horaires, de tarification,
  - Création, aménagement et fonctionnement des pôles d'échanges
  - Aide à la gestion du service rendu aux usagers au quotidien

## 2 HYPOTHESE DE FINANCEMENT EXTERIEUR : EMPRUNT

- **Objectifs** : financer tous types de services de mobilité
- **Principe d'instauration** : selon projet éligible
- **Condition (pour l'AOM)** : Projet doit présenter un avancement suffisant (mise en œuvre ou en cours de réalisation)
- **Porteurs d'aides** : Banque postale, banque des territoires, AFL



# **PARTIE III – LE PLAN D’ACTION DANS LE DETAIL**

## **“ LES FICHES ACTIONS ”**

# III.1 : PLAN D'ACTION – PREAMBULE "Guide de lecture d'une fiche action"

Ci-dessous, un guide de lecture présentant les clés de lecture pour une appropriation des fiches actions.

## PRINCIPES GENERAUX

### Modalité de présentation

- Chaque action décrite en 2 pages
- Ordonné par
  - Orientation stratégique
  - Niveau de priorité

### 3 niveaux de priorité

- **SOCLE** : Action structurante pour le territoire, à réaliser en priorité, dans la durée du plan de mobilité, qui peut être opérationnelle ou stratégique.
- **COMPLEMENTAIRE** : Action de second rang, aussi structurante pour le territoire, **à réaliser selon les opportunités et les facilités de mises en œuvre**, dans la durée du plan ou dans un futur plan de mobilité.
- **LONG TERME** : Action ayant un impact plus mesuré pour les territoires, à mettre en œuvre sur un temps plus long, généralement dans un futur plan.

## FICHE ACTION

**PAGE 1**

Thème de l'action  
+ N° de l'action +  
Intitulé + Priorité

**PAGE 2**

Public cible

Pilote et partenaires  
En gras – porteur principal

### Éléments retrouvés

- Éléments de contexte issu du diagnostic
- Objectifs de l'action
- Mention de l'impact environnemental
- Éléments caractéristiques (longueur, description de l'actuel, point de vigilance, etc)
- Planning + liste des actions additionnelles (de priorité « SOCLE »)
- Liste descriptive des actions à mener

### Éléments retrouvés

- Sur les actions "SOCLE" : présentation graduelle de niveaux d'aménagements possibles
- Points de réglementation / Éléments de pré-requis / Éléments descriptifs (non exhaustifs)
- Gouvernance : pilotes et partenaires
- Éléments de financement (coût exprimé hors taxe)
- Indicateurs de suivi (source et fréquence)

# III.2 : FICHES ACTION – ORIENTATION N°1 : Rationaliser la pratique de l'autosolisme et améliorer l'attractivité du transport en commun

## ACTIONS SOCLES

- **Fiche n°1.1** : Renforcer l'interconnexion de différents modes de mobilité aux "arrêts FLUO clés"
- **Fiche n°1.2** : Créer une ligne rapide "car" sur la rn66 entre grands pôles tels que Belfort, Remiremont, Thann... (exemple des lignes haut niveau de service alsacienne)
- **Fiche n°1.3** : Renforcer la fréquence des lignes de transports FLUO
- **Fiche n°1.4** : Créer un service de navettes à partir des pôles de mobilité vers les écarts pour répondre à la problématique des derniers kilomètres
- **Fiche n°1.5** : Aménager des aires de covoiturage sur les axes routiers structurants
- **Fiche n°1.6** : Aménager un itinéraire piéton/cycle reliant le Thillot et Le Ménil desservant l'Intermarché
- **Fiche n°1.7** : Aménager des liaisons modes actifs depuis les centres-bourg vers la voie verte des Hautes Vosges

## ACTIONS COMPLÉMENTAIRES

- **Fiche n°1.8** : Rendre visibles et accessibles les arrêts de cars FLUO
- **Fiche n°1.9** : Equiper les bus "Fluo" de rack à vélo (VTT, VAE)

## ACTIONS A LONG TERME



# ACTION N°1.1 : RENFORCER L'INTERCONNEXION DE DIFFÉRENTS MODES DE MOBILITÉ AUX "ARRETS FLUO CLÉS"

SOCLE

## CONTEXTE

- Arrêts de transport en commun accessibles en moins d'¼ d'heure des centres-bourgs
- 1 des 4 freins à l'utilisation du transport en commun : "Aucune ligne de transport en commun à proximité de mon domicile"
- Absence de stationnement vélo sécurisé à proximité des arrêts de transport en commun

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Favoriser le report modal vers le transport en commun
- Améliorer la visibilité des arrêts de cars Fluo afin d'augmenter leurs fréquentations
- Proposer une solution de mobilité pour le traitement des derniers kilomètres

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 18,9 kg de CO2e économisés tous les 100 km réalisés en bus thermique comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. RÉALISER UN DIAGNOSTIC

- Hiérarchiser les points d'arrêts en fonction : du nombre de montées/descentes, aire de chalandise, pôles d'intérêts à proximité, etc
- Analyser, mode par mode, l'accessibilité aux points d'arrêts routiers
- Concerner les habitants sur les attentes, besoins et freins à la pratique du transport en commun

### 2. DEFINIR UN PROGRAMME D'ACCESSIBILITE MULTIMODALE DES ARRETS

- Statuer sur les principes techniques des points d'arrêts routier : support d'affichage, quai, zone d'arrêt du véhicule, mobilier, cheminement d'accès et traversées piétonnes au droit du point d'arrêt
- Se référer, pour chaque arrêt retenu, au schéma de services aux points d'arrêt routiers de la région Grand Est
- Créer des grands itinéraires piétons, cycles depuis les arrêts retenus
- Dimensionner une offre de stationnement voiture et vélo

### 3. EXPÉRIMENTER DES AMÉNAGEMENTS TRANSITOIRES

Source : Cerema - "Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous de la norme au confort"

### i ARRETS CLES

**1 arrêt par commune**

Liste à trouver ci-après

## PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs



## RAPPEL REGLEMENTAIRE

D'ici 2021, les points d'arrêts prioritaires doivent être mis en accessibilité, conformément au décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014.



## PLANNING

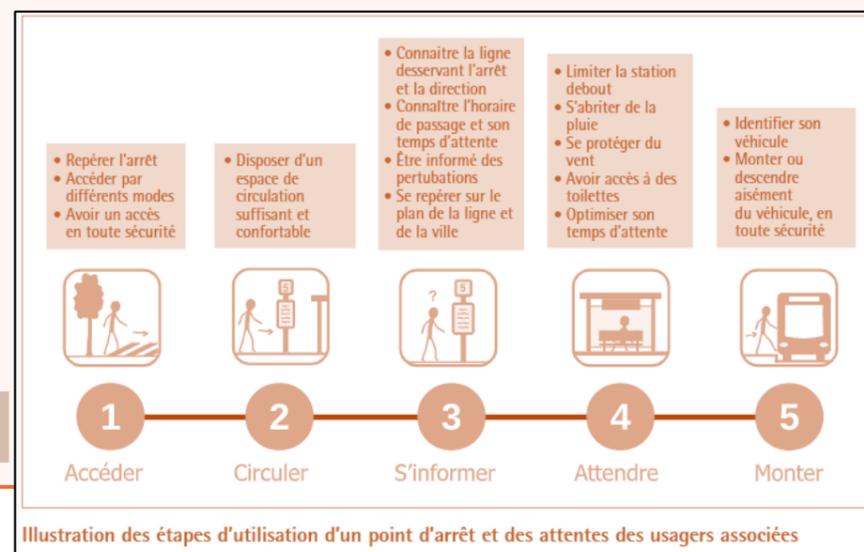
**DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 1 -2 ANS**

- 6 -8 mois d'études techniques
- 3 à 6 mois consultation entreprise
- 3 mois de travaux



## Actions additionnelles

- Fiche action n°1.4
- Fiche action n°1.8
- Fiche action n°1.5

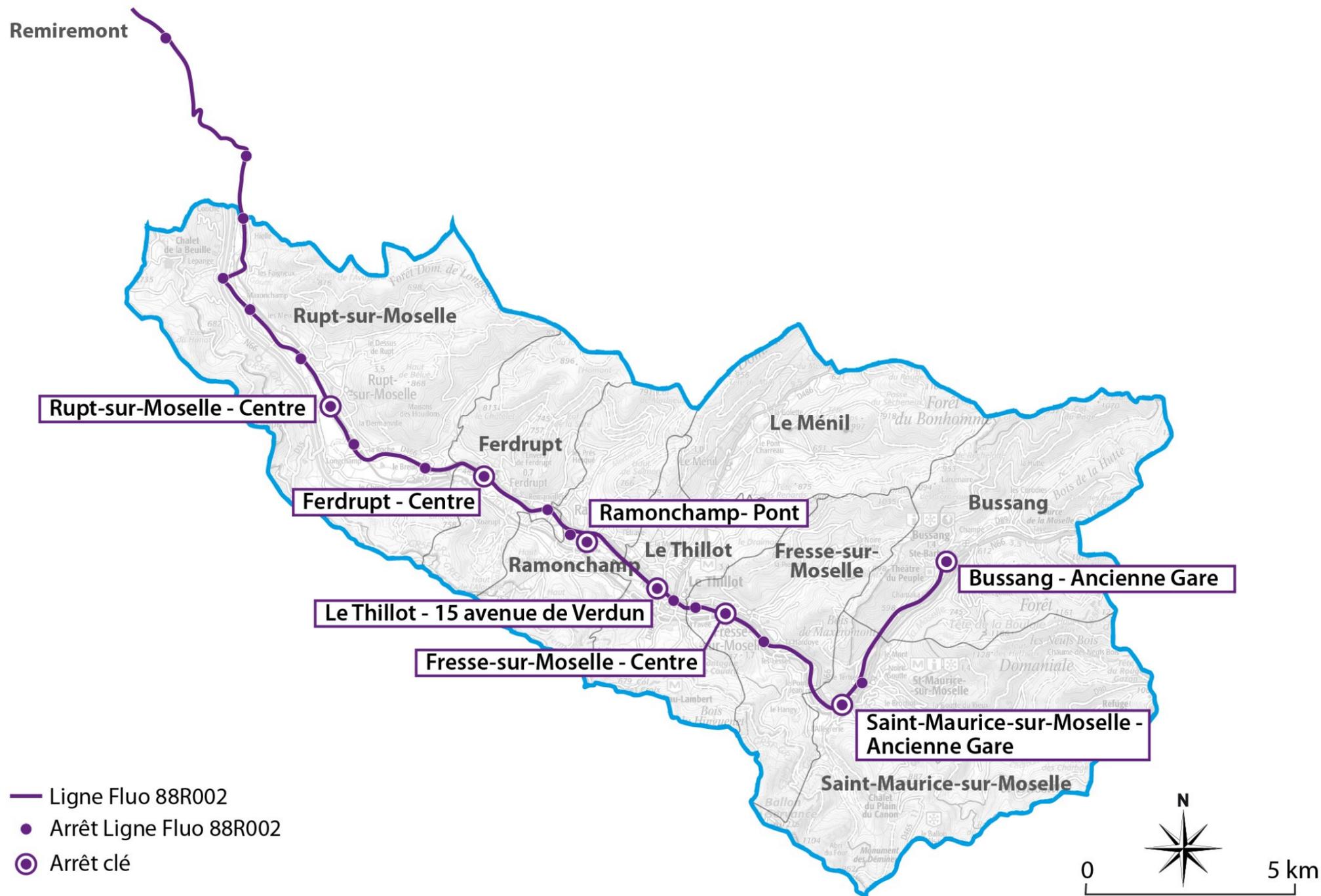




# ACTION N°1.1 : RENFORCER L'INTERCONNEXION DE DIFFÉRENTS MODES DE MOBILITÉ AUX "ARRÊTS FLUO CLÉS"

SOCLE

## PROPOSITION D'ARRÊTS CLÉ À AMÉNAGER





# ACTION N°1.1 : RENFORCER L'INTERCONNEXION DE DIFFÉRENTS MODES DE MOBILITÉ AUX "ARRETS FLUO CLÉS"

**SOCLE**

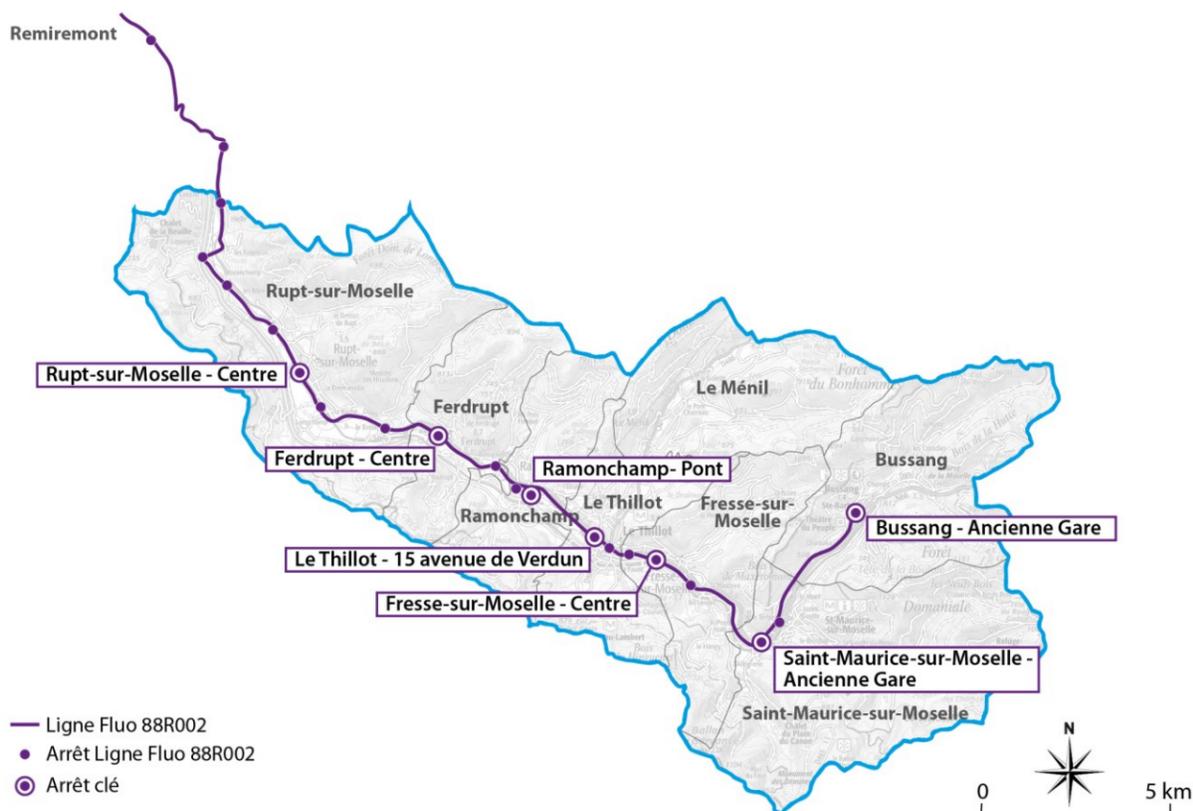
## 3 NIVEAUX D'AMENAGEMENTS

| Mesuré  | Maitrisé  | Ambitieux  |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Abris bus</li> <li>Stationnement cycle (arceau)</li> <li>Cheminement piéton et cycle</li> <li>Traversée piétonne</li> <li>Vidéosurveillance</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagement d'un quai surélevé modulaire</li> <li>Aménagements mesurés</li> <li>Support d'affichage dynamique</li> <li>Stationnement vélo en box</li> <li>Distributeurs de titres</li> <li>Eclairage public</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagements maitrisés</li> <li>Aménagement d'un quai surélevé</li> <li>Zone de dépose minute</li> <li>Stationnement vélo avec consigne de rangement</li> </ul> |
| <b>La mise en accessibilité des arrêts aux PMR doit être assurée</b>  |   |  |



## PILOTES ET PARTENAIRES

| Acteurs       | Gouvernance                       | Commentaires  |
|---------------|-----------------------------------|---|
| <b>CCBHV</b>  | <b>Maitrise d'ouvrage</b>         | En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités |
| <b>Région</b> | <b>Maitrise d'ouvrage</b>         | Uniquement aux abords des arrêts de car Fluo          |
| Département   | Partenaire technique et financier | Prescriptions techniques sur route départementale     |
| Commune       | Partenaire technique et financier | Prescriptions techniques sur route communale          |

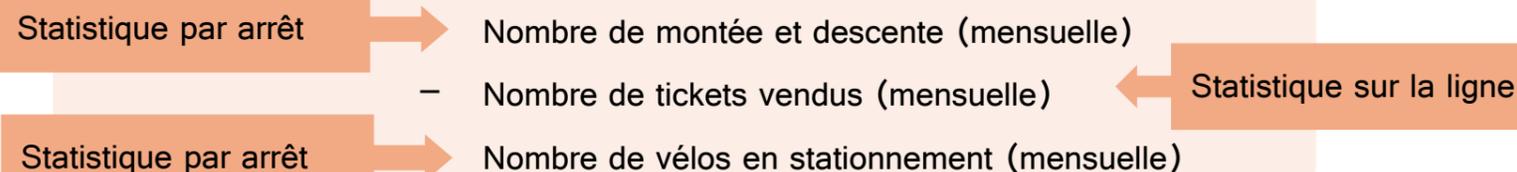


## COÛTS ESTIMATIFS (HT)

- Quai surélevé de 15 m : de 18 K€ à 23 K€
- Quai surélevé modulaire : 12,8 K€ (prix moyen)
- Abris bus :
  - o En bois : à partir de 2,8 K€
  - o En acier : à partir de 4,4 K€
- Stationnement vélo :
  - Abris vélo (10 arceaux) : 5 k€
  - Arceau : 300 €/unité



## INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)





# ACTION N°1.2 : CRÉER UNE LIGNE RAPIDE "CAR" SUR LA RN66 ENTRE GRANDS PÔLES TELS QUE BELFORT, REMIREMONT, THANN... (EXEMPLE DES LIGNES HAUT NIVEAU DE SERVICE ALSACIENNE)

**SOCLE**

## CONTEXTE

- Part modale du transport en commun est <1% (Motif déplacement domicile-travail)
- Temps de trajets en car non compétitif par rapport à la voiture
- 1 des 4 freins à l'utilisation du transport en commun : "Horaires inadaptés à mes besoins"

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Favoriser le report modal vers le transport en commun
- Augmenter la fréquentation des cars Fluo
- Offrir une solution de transport efficace pour tous

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 18,9 kg de CO2e économisés tous les 100 km réalisés en bus thermique comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.

## PUBLIC CIBLE



Habitants

Touristes



Bureau



Travailleurs

Scolaires



## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. HIERARCHISER LES LIGNES DE CARS POUR :

- Une meilleure lisibilité, visibilité du réseau par les utilisateurs
- Une cohérence de l'offre de transport public (TER, ligne expresse, ligne régulière, ligne scolaire)

### 2. OBJECTIFS D'UNE LIGNE DITE "HAUT NIVEAU DE SERVICE"

- Longueur de la ligne : entre 25 et 50 km
- Fréquence élevée aux heures de pointe : 20 - 30 min / aux heures creuses : 60 min
- Large amplitude horaire : à coordonner avec les départs et arrivées des trains en gare de Remiremont, Thann et Belfort
- Fiabilité des temps de parcours
- Temps de parcours compétitif par rapport à la voiture (porte à porte)
- Intégration des lignes dans le système de transport (intermodalité)
- Accessibilité et confort pour tous

### 3. LEVIERS POUR ATTEINDRE LE HAUT NIVEAU DE SERVICE

- **Infrastructure sur la RN66 :**
  - Matérialisation d'une voie réservée dans les zones congestionnées
  - Accessibilité des arrêts (y compris cheminement d'accès)
  - Aménagement de pôles d'échanges multimodaux ou aires de mobilité
- **Exploitation :**
  - Diamétralisation des lignes
  - Connexion aux gares ferroviaires de Remiremont, Thann et Belfort
  - Nombres limités d'arrêts (distance inter-arrêt élevée)
  - Cadencement des lignes
  - Vente des titres aux arrêts (et pas à bord)
  - Information multimodale auprès des voyageurs
  - Intégration tarifaire avec le reste de l'offre de transport
- **Matériel roulant :**
  - Véhicules accessibles, capacitaires et confortables



## LONGUEUR LIGNE / TERRITOIRE

- Traverse du territoire : 32km
- CCPVM vers Remiremont : 6km
- Vers Thann : 22km
- Vers Belfort : 40km dont 10km CCBHV



## PLANNING

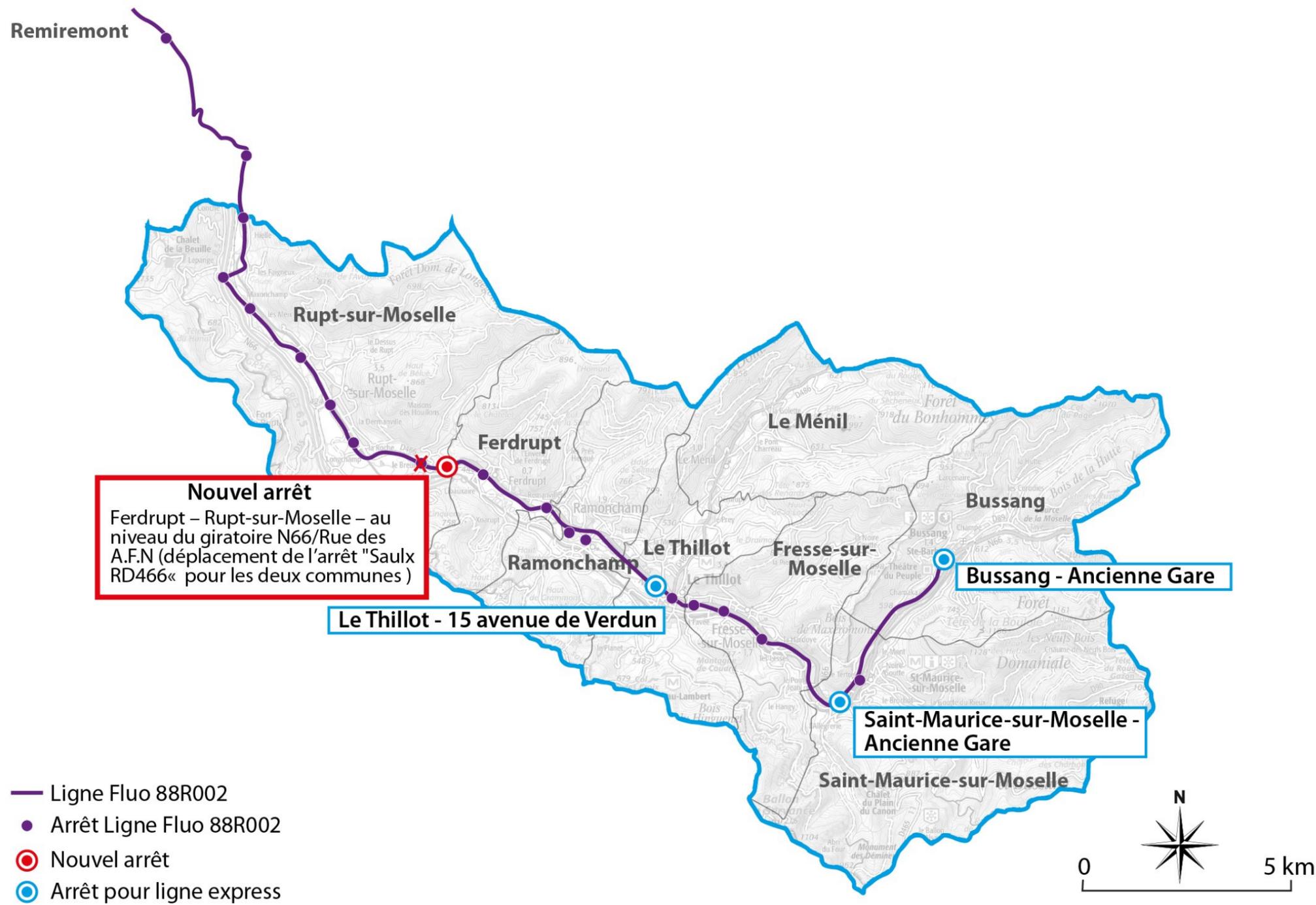
### DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 3 à 10 ANS

Projet complexe impliquant 4 gestionnaires routiers (Etat, Région, Département, Communes)



# ACTION N°1.2 : CRÉER UNE LIGNE RAPIDE "CAR" SUR LA RN66 ENTRE GRANDS PÔLES TELS QUE BELFORT, REMIREMONT, THANN... (EXEMPLE DES LIGNES HAUT NIVEAU DE SERVICE ALSACIENNE)

## PROPOSITION DES ARRÊTS A RETENIR DANS LE CADRE DE LA CREATION D'UNE LIGNE HAUT NIVEAU DE SERVICE





# ACTION N°1.2 : CRÉER UNE LIGNE RAPIDE "CAR" SUR LA RN66 ENTRE GRANDS PÔLES TELS QUE BELFORT, REMIREMONT, THANN... (EXEMPLE DES LIGNES HAUT NIVEAU DE SERVICE ALSACIENNE)

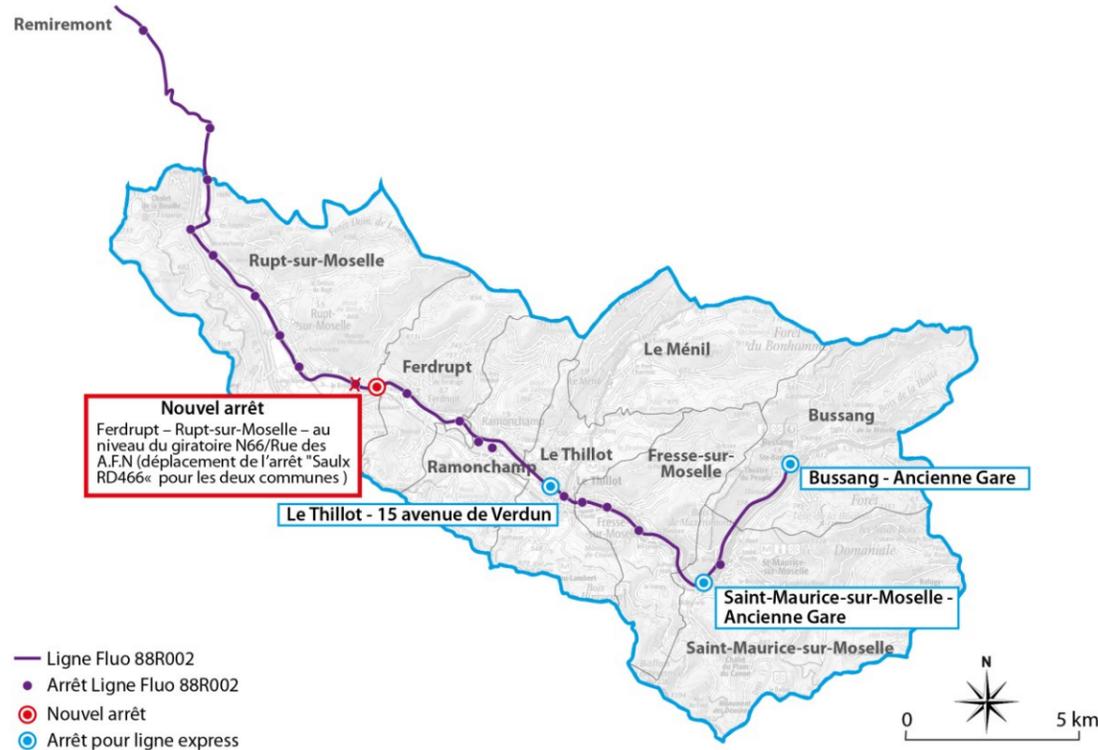
**SOCLE**

## 3 NIVEAUX D'AMENAGEMENTS

### CREATION D'UNE VOIE A HAUT NIVEAU DE SERVICE

| Mesuré<br>(en section réglementée<br>voie rapide – 90/110 km/h)                                | Maitrisé<br>(en section voie rapide et<br>interurbaine) | Ambitieux<br>(toutes sections confondus) |
|--|---|--|
| Aménagement d'une voie réservée au niveau des zones de congestion (giratoires, carrefour, etc) | Aménagement d'une voie réservée aux cars                | Aménagement d'une voie réservée aux cars |

### PROPOSITION DES ARRÊTS A RETENIR DANS LE CADRE DE LA CREATION D'UNE LIGNE HAUT NIVEAU DE SERVICE



## PILOTES ET PARTENAIRES

| Acteurs     | Gouvernance                       | Commentaires  |
|-------------|-----------------------------------|---|
| Région      | Maitrise d'ouvrage                | Uniquement aux abords des arrêts de car Fluo          |
| CCBHV       | Maitrise d'ouvrage                | En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités |
| Etat        | Partenaire technique et financier | Prescriptions techniques sur route nationale          |
| Département | Partenaire technique et financier | Prescriptions techniques sur route départementale     |
| Commune     | Partenaire technique et financier | Prescriptions techniques sur route communale          |



## COÛTS ESTIMATIFS (HT)

### Niveau Mesuré

- Coût de réalisation d'une voie d'approche : entre 100 €/m<sup>2</sup> et 150 €/m<sup>2</sup>

### Niveau Maitrisé et Ambitieux

- Coût de réalisation d'une voie d'approche : entre 100 €/m<sup>2</sup> et 150 €/m<sup>2</sup>
- Coût de réalisation d'une voie dédiée en section (hors agglomération) : 100 €/m<sup>2</sup>

### Coût d'exploitation (€/km commercial réalisé)

- Coût variant de 2,2 €/km à 3,5 €/km\*



## INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

Statistique par arrêt

- Nombre de montées et descentes (mensuelle)
- Nombre de tickets vendus (mensuelle)
- Enquête satisfaction auprès des usagers / habitants (annuelle)

← Statistique sur la ligne

← Statistique sur la ligne

\* Source Cerema : SERM : vers un déploiement de lignes de cars à haut niveau de service ? : Analyse de cas pour la définition du haut niveau de service, et perspectives de déploiement dans les réseaux



# ACTION N°1.3 : RENFORCER LA FRÉQUENCE DES LIGNES DE TRANSPORTS FLUO

SOCLE

## CONTEXTE

- Part modale du transport en commun est <1% (Motif déplacement domicile-travail)
- Temps de trajets en car non compétitif par rapport à la voiture
- Offre de transport en commun peu adaptée au rythme de vie (non adaptable)

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Favoriser le report modal vers le transport en commun
- Augmenter la fréquentation des cars Fluo
- Offrir une solution de transport efficace pour tous

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 18,9 kg de CO2e économisés tous les 100 km réalisés en bus thermique comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.

## PUBLIC CIBLE



Habitants

Touristes



Travailleurs

Scolaires



## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### ACTIONS PRINCIPALES

#### 1. PORTER UNE POLITIQUE EN FAVEUR DES TRANSPORTS EN COMMUN

#### 2. CONSOLIDER L'OFFRE DE BUS

- Horaires de passage cadencés (08h45,9h45,10h45,etc)
- Fiabilité des temps de parcours
- Fréquence journalière à adapter aux besoins des usagers
- Améliorer la lisibilité des arrêts de car (flocage, marquage au sol)

### LES BÉNÉFICES



#### Meilleure qualité de service pour les usagers

- > Temps de parcours optimisés et concurrentiel avec les autres modes motorisés.
- > Fréquences pouvant être augmentées.
- > Valorisation et fiabilisation de la desserte des quartiers excentrés et peu motorisés.
- > Respect des horaires affichés pour l'utilisateur (moins de bus en retard / en avance).



#### Environnementaux

- > Amélioration de la qualité de l'air (reports modaux).



#### Économiques

- > Via les recettes de billetterie qui augmentent avec la fréquentation.
- > Via les gains d'exploitation engendrés par la meilleure rotation des bus.

Source : Mobiliseyourcity

### ACTIONS SECONDAIRES

#### 3. OPTIMISATION DE LA GESTION DE LA LIGNE

- Achat du titre de transport en dehors du car

#### 4. AMÉLIORER L'ACCÈS À L'INFORMATION VOYAGEURS

- Aux arrêts et à bord des cars FLUO (heure de passage du prochain car ou de l'arrêt)
- Sur internet, smartphone : notification de retard



## LIGNE CAR DU TERRITOIRE

Ligne FLUO 88R002 – Remiremont à Bussang :

- 7 cars en direction de Remiremont
- 7 cars en direction de Bussang



## PLANNING

DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 1 - 2 ANS



# ACTION N°1.3 : RENFORCER LA FRÉQUENCE DES LIGNES DE TRANSPORTS FLUO

SOCLE

## TRACE LIGNE FLUO 88R002





# ACTION N°1.3 : RENFORCER LA FRÉQUENCE DES LIGNES DE TRANSPORTS FLUO

SOCLE

## 3 NIVEAUX D' ACTIONS

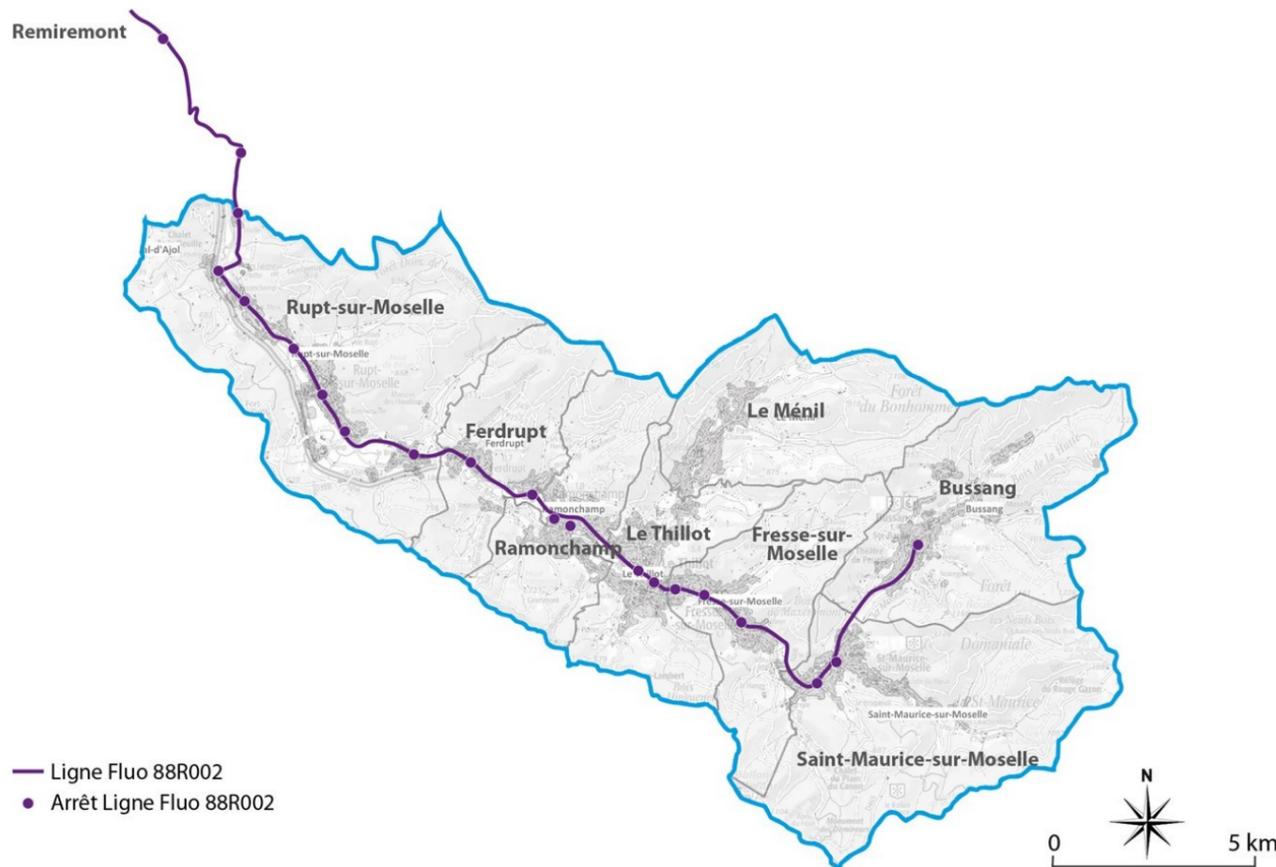
### LEVIER D' AMELIORATION DE LA FREQUENCE DES LIGNES

| Mesuré   | Maitrisé   | Ambitieux   |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Cadencer la desserte journalière (1 car/heure)</li> <li>Amplitude horaire identique à l'actuelle selon les sens de circulation (6h-18h vers Remiremont) et (8h – 21h vers Bussang)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Cadencer la desserte journalière (1 car/heure)</li> <li>Amplitude horaire identique pour les 2 sens de circulation : 5h – 22h (en lien avec le TGV de Paris)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Fréquence différenciée avec une période de pointe (matin et soir) et une période creuse</li> <li>Fréquence de 30 min aux heures de pointe</li> <li>Amplitude horaire identique pour les 2 sens de circulation : 5h – 22h (en lien avec le TGV de Paris)</li> </ul> |



## PILOTES ET PARTENAIRES

| Acteurs | Gouvernance          | Commentaires  |
|---------|----------------------|---|
| Région  | Maitrise d'ouvrage   | En tant que AOM et gestionnaire                       |
| CCBHV   | Partenaire financier | En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités |



## INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Nombre de montées et descentes (mensuelle)
- Fiabilité du service avec le nombre de retard, temps perdu, etc (trimestrielle)
- Enquête satisfaction auprès des usagers / habitants (annuelle)

Statistiques sur la ligne



## COÛTS ESTIMATIFS (HT)

- **Coût d'acquisition du matériel "Minibus" :**
  - Thermique : environ 100 K€ / car
  - Electrique : entre 150 K€ et 270 K€ / car (hors achat du pack batterie)
- **Coût de fonctionnement :** varie selon la vitesse commerciale, l'amplitude de fonctionnement et la permanence de l'offre au cours de la journée
- **Coût moyen d'un ETP :** 40 K€ incluant les salaires annuels et les charges (nombre d'ETP à définir selon le service)



# ACTION N°1.4 : CRÉER UN SERVICE DE NAVETTES À PARTIR DES PÔLES DE MOBILITÉ VERS LES ÉCARTS POUR RÉPONDRE À LA PROBLÉMATIQUE DES DERNIERS KILOMÈTRES

**SOCLE**

## CONTEXTE

- 7 communes sur 8 desservies par une ligne de transport en commun
- Population du territoire vieillissante (4 personnes sur 10 âgées de plus de 60 ans)
- Phénomène d'étalement urbain avec notamment la localisation d'habitation dans les écarts  
=> enjeu de connexion de ces espaces aux centres-bourg)

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Offrir une solution de mobilité aux populations les plus fragiles (sénior, jeunes, etc)
- Favoriser le report modal vers le transport en commun
- Réduire la dépendance des déplacements à la voiture

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 18,9 kg de CO2e économisés tous les 100 km réalisés en bus thermique comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.

## PUBLIC CIBLE



## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

1. PORTER UNE POLITIQUE EN FAVEUR DES TRANSPORTS EN COMMUN
2. CHOIX DE L'EXPLOITATION
  - Régie
  - Société publique locale (SPL)
  - Délégation de service public (3 à 10 ans)
3. DIMENSIONNEMENT DE L'OFFRE
  - Navette cadencée
  - Navette à la demande (TAD)
4. CHOIX DU TRACE
  - Pôles à desservir
  - Connexion avec arrêts clés de transport en commun du territoire
5. DEFINIR LA PERIODE DE CIRCULATION
6. CHOIX DE LA TARIFICATION
7. EXPÉRIMENTER LA DESSERTÉ PAR NAVETTE AUTONOME



Source : RATPDev

## POINTS DE VIGILANCE

- Pour la navette électrique ou hydrogène : Autonomie de 250 km donc limiter la longueur de la boucle ou prévoir rechargement
- Pose et dépose d'un client à un arrêt (le porte à porte interdit via service de navette publique)

## PLANNING

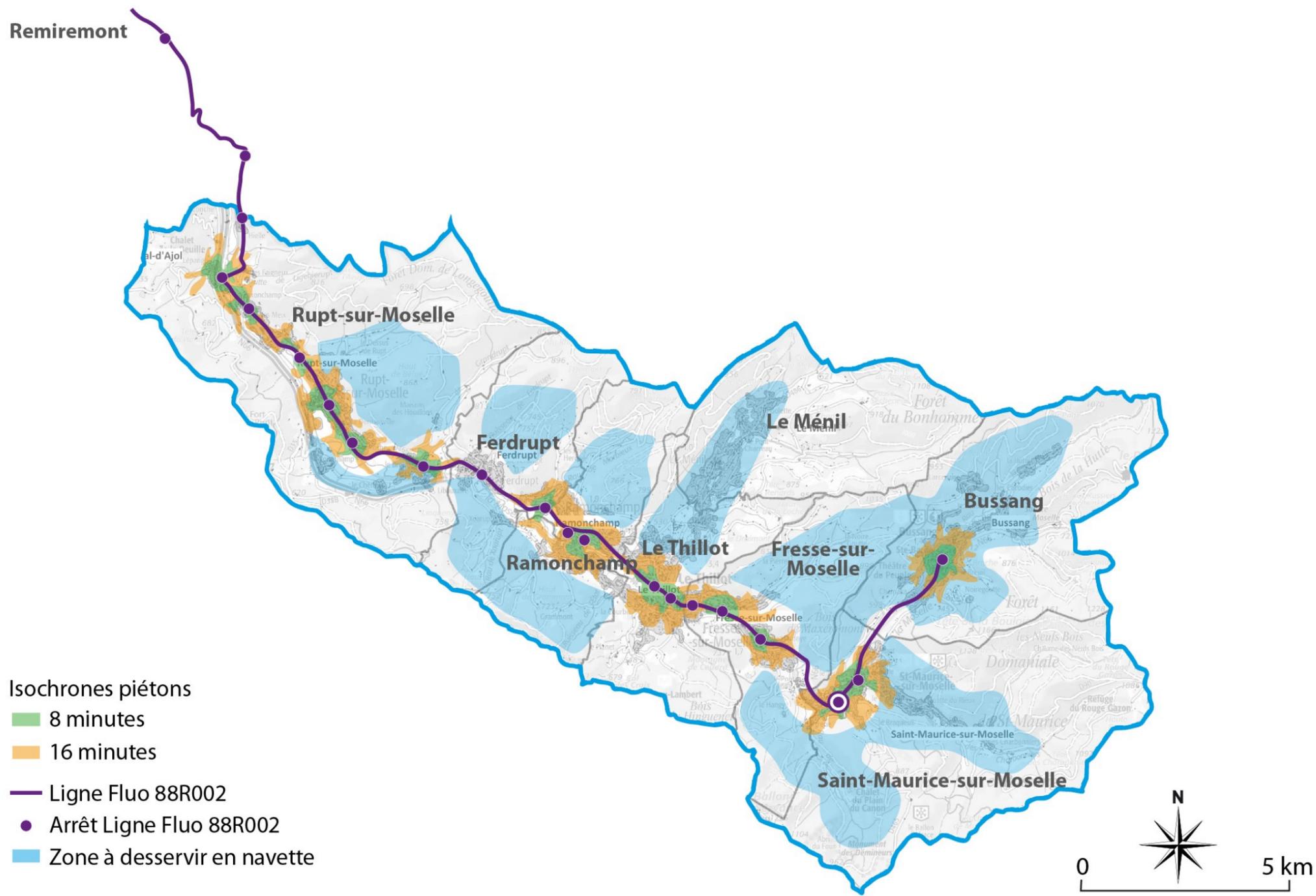
**DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 20 à 32 MOIS**

- 6- 12 mois : Elaboration de l'offre
- 6 – 12 mois : Choix du gestionnaire
- 6 mois : Mise en place de l'offre



# ACTION N°1.4 : CRÉER UN SERVICE DE NAVETTES À PARTIR DES PÔLES DE MOBILITÉ VERS LES ÉCARTS POUR RÉPONDRE À LA PROBLÉMATIQUE DES DERNIERS KILOMÈTRES

IDENTIFICATION DES ZONES A DESSERVIR PAR NAVETTE SELON L'ACCESSIBILITE MODES ACTIFS DES ARRÊTS CAR FLUO





# ACTION N°1.4 : CRÉER UN SERVICE DE NAVETTES À PARTIR DES PÔLES DE MOBILITÉ VERS LES ÉCARTS POUR RÉPONDRE À LA PROBLÉMATIQUE DES DERNIERS KILOMÈTRES

**SOCLE**

## 3 NIVEAUX D' ACTIONS

### Choix de l'exploitation

| Mesuré   | Maitrisé  | Ambitieux   |
|--|---|---|
| <b>DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC (affermage)</b><br><b>Avantage :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gestion du risque externalisé</li> </ul> <b>Inconvénient :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Prix du contrat</li> </ul> | <b>CRÉATION D'UNE SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE</b><br><b>Avantages :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Absence de mise en concurrence</li> <li>Volonté de rationaliser et maîtriser les coûts</li> </ul> <b>Inconvénients :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Action limitée au ressort territorial fixé lors de sa création</li> <li>Ne peuvent pas agir pour leur propre compte</li> </ul> | <b>RÉGIE</b><br><b>Avantage :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Rationaliser et maîtriser les coûts</li> </ul> <b>Inconvénient :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Charge des investissements et de fonctionnement</li> </ul> |



## PILOTES ET PARTENAIRES

| Acteurs | Gouvernance                       | Commentaires  |
|---------|-----------------------------------|---|
| Région  | Maitrise d'ouvrage                | Uniquement aux abords des arrêts de car Fluo          |
| CCBHV   | Maitrise d'ouvrage                | En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités |
| Commune | Partenaire technique et financier | Prescriptions techniques sur route communale          |



## COÛTS ESTIMATIFS (HT) ET BESOIN EN ETP

### Niveau Mesuré

- Rémunération du prestataire selon les prix figurants dans le marché public

### Niveau Maitrisé et Ambitieux

- Coût d'acquisition du matériel "Minibus" :**
  - Thermique : environ 100 K€/car
  - Electrique : entre 150 K€ et 270 K€/car (hors achat du pack batterie)
- Coût de fonctionnement :** varie selon la vitesse commerciale, l'amplitude de fonctionnement et la permanence de l'offre au cours de la journée

Par exemple :

- Boucle de 10 km
- Amplitude : 8h à 19h avec un passage aux heures de pointes toutes les 20 min et un passage toutes les 60 min aux heures creuses
- Besoin en matériel et en ETP : 2 véhicules + entre 3,7 et 4,8 ETP
- Coût de fonctionnement : entre 180 K€ et 380 K€ (coût annuel ETP + coût de dépense du personnel + exploitation des véhicules)



## INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Fréquentation de la navette (mensuelle)
- Suivi du coût au kilomètre réalisé (annuelle)
- Enquête satisfaction auprès des usagers / habitants (annuelle)

Statistique sur le service



# ACTION N°1.5 : AMÉNAGER DES AIRES DE COVOITURAGE SUR LES AXES ROUTIERS STRUCTURANTS

**SOCLE**

## CONTEXTE

- Flux pendulaires majoritairement à destination de Remiremont, Epinal et Le Thillot
- 86% des déplacements réalisés en voiture
- Nombre moyen de trajets mensuels réalisés en covoiturage en 2023 : 43 (fréquentation la plus faible des 4 territoires)

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Offrir une solution de mobilité aux populations les plus fragiles (sénior, jeunes, etc)
- Réduire la dépendance des déplacements à la voiture
- Rationaliser la pratique de l'autosolisme

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution modérée des gaz à effets de serre : 12 kg de CO2 économisés tous les 100 km covoiturés (taux d'occupation de 2 personnes) par rapport à un déplacement autosoliste (véhicule thermique).

## PUBLIC CIBLE



Habitants

Scolaires



Travailleurs



## POINTS DE VIGILANCE

- Visibilité des aires depuis la route
- Accessibilité piétonne et cycle
- Offre de services connexes
- Connecter aux transports en commun



## PLANNING

**DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 1-2 ANS**

- 6 mois d'études techniques
- 6 mois de travaux / aire



## Actions additionnelles

- Fiche action n°1.1
- Fiche action n°2.4

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. IDENTIFIER LES ESPACES SUR LA RN66 POUVANT ÊTRE AMENAGER EN POINTS D'ARRÊTS

#### D'ARRÊTS

- SECTION RAPIDE
- SECTION URBAINE

### 2. ETUDE DE FLUX

- Conforter les espaces identifiés
- Hiérarchiser le réseau de point d'arrêt (aire principale, aire secondaire)

### 3. ENQUETE AUPRES DES HABITANTS POUR CONFORTER L'ETUDE DE FLUX ET LE CHOIX PRESENTIS DES FUTURS AIRES

### 4. DEFINIR LES AMENAGEMENTS TYPES D'UNE AIRE DE COVOITURAGE

### 5. DEPLOYER LE MODELE SUR LES SITES RETENUS

### 6. ETAPE OPTIONNELLE :

- Contractualisation avec un prestataire extérieur pour gestion du covoiturage : déploiement du réseau, exploitation de ligne et communication
- Connexion de l'aire de covoiturage à une ligne régulière de transport en commun

### 7. COMMUNIQUER SUR LE SERVICE

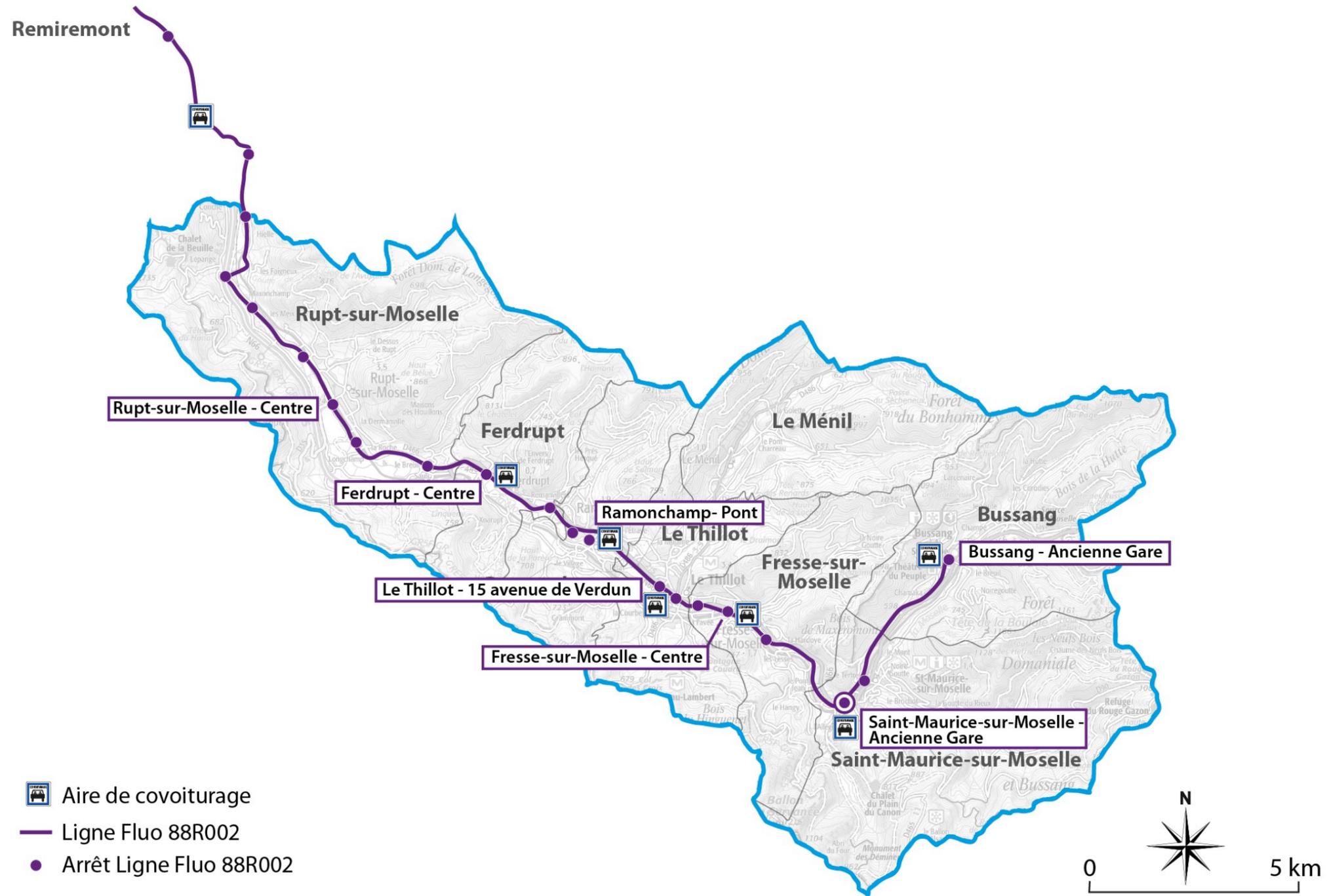


Panneau réglementaire CE52



Totem – aire de covoiturage « La Grive sur l'A43 »

## PROPOSITION DE LOCALISATION D'AIRES DE COVOITURAGE STRUCTURANTES



### CRITERES ET SERVICES ATTENDUS

| Critères de prérequis  | Services   |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Accès aisés depuis/vers la RN66 (tous modes)</li> <li>Trafic routier constaté</li> <li>Existence ou potentiel de captage de la pratique de covoiturage</li> <li>Distance minimum entre l'aire de covoiturage et lieu de destination : 10 km</li> <li>Foncier disponible</li> <li>De préférence :               <ul style="list-style-type: none"> <li>Parcelle déjà "artificialisée"</li> <li>Réseau électrique déjà présent</li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Signalétique à mettre en place (horizontale)</li> <li>Abris voyageurs</li> <li>Stationnement sécurisé vélo et deux-roues motorisés</li> <li>Borne de recharge (voiture/vélo)</li> <li>Eclairage</li> <li>Aménagements paysagers</li> <li>Vidéosurveillance</li> <li>Option :               <ul style="list-style-type: none"> <li>Portique / Barrière de péage</li> <li>Toilette</li> </ul> </li> </ul> |



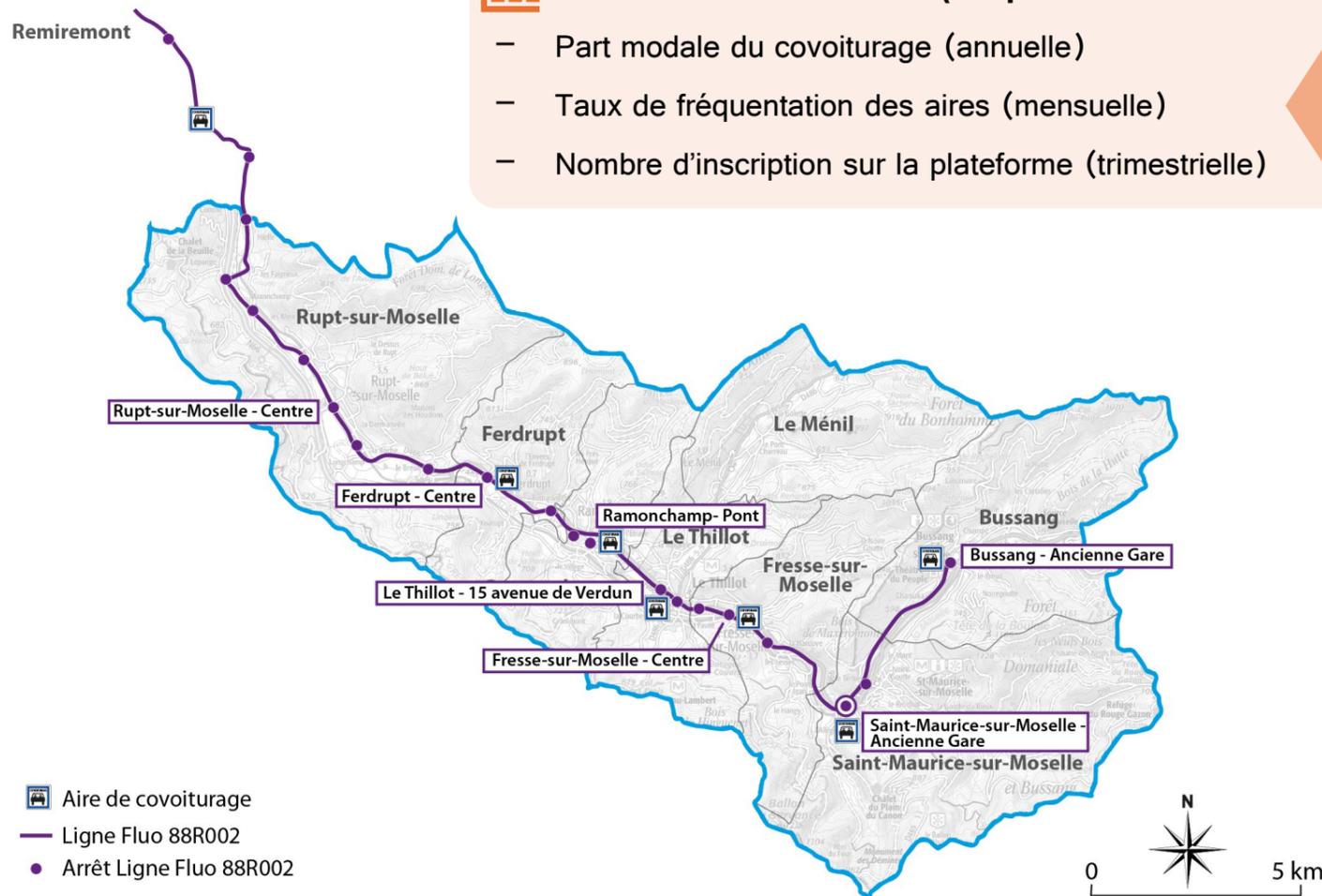
### PILOTES ET PARTENAIRES

| Acteurs | Gouvernance          | Commentaires  |
|---------|----------------------|---|
| CCBHV   | Maitrise d'ouvrage   | En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités |
| DDT     | Partenaire technique | Prescriptions techniques                              |
| Commune | Partenaire financier | Disponibilité du foncier, participation aux travaux   |



### INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Part modale du covoiturage (annuelle)
  - Taux de fréquentation des aires (mensuelle)
  - Nombre d'inscription sur la plateforme (trimestrielle)
- Statistique par aire de covoiturage



### COÛTS ESTIMATIFS (HT)

- Prix d'aménagement d'une place de stationnement : entre 15 € et 50 €/m<sup>2</sup>
- Panneau de signalisation (CE52) : 500 €/unité
- Portique standard : 4 K€
- Stationnement vélo :
  - Abris vélo (10 arceaux) : 5 K€
  - Arceau : 300 €/unité



# ACTION N°1.6 : AMÉNAGER UN ITINÉRAIRE MODES ACTIFS RELIANT LE THILLOT ET LE MÉNIL

**SOCLE**

## CONTEXTE

- Absence d'itinéraire sécurisé pour les modes actifs entre les deux communes
- Absence de liaison cyclable entre la commune de Le Ménil et la voie verte des Hautes Vosges (côté Moselle et Moselotte)
- Trafic journalier < 4000 véhicules/jour donc propice à l'insertion des cycles sur chaussée

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Connecter la commune de Le Ménil à la voie verte des Hautes-Vosges (côté Moselle et Moselotte)
- Aménager un itinéraire sécurisé pour les modes actifs entre les deux communes
- Connecter la commune de Le Ménil aux services du territoire (ligne de Bus, centre-bourg de Le Thillot)

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 21 kg de CO2e économisés tous les 100 km réalisés à vélo comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.

## PUBLIC CIBLE



Habitants

Touristes



Travailleurs

Scolaires



## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. RÉALISER UN DIAGNOSTIC

- Recueillir les niveaux de trafic journalier, les vitesses pratiquées (V85)
- Identifier les différents itinéraires : RD486, Route de la Haute Mouline (Commune de Le Ménil) et Chemin de la Breuille, Chemin de la Seppe, rue de l'Orme, place du 8 mai, rue Louis Parisot, rue du Gros Clos, rue de la Paix et rue des 9 Près (Commune de Le Thillot).
- Identifier et hiérarchiser les points durs (classer par niveau de difficulté)

### 2. PROPOSER UN AMÉNAGEMENT EN COHÉRENCE AVEC LES TRAFICS ET VITESSES RELEVÉES

- Trafics supérieurs à 4 000 véh/j et V85 supérieur à 70 km/h : Aménagement séparatif : Voie verte, piste cyclable, trottoir
- Trafics inférieurs à 4 000 véh/j et V85 inférieur à 70 km/h : Aménagement semi-séparatif : Bande dérasée multimodale, bande cyclable, CVCB, chevron et pictogramme
- Trafics inférieurs à 2 000 véh/j et V85 inférieur à 70 km/h (proche des 50 km/h) : Matérialisation des trajectoires cycles,
- Trafic inférieurs à 1 000 véh/j et V85 inférieur à 50 km/h : Réglementation en vélorue ou voie verte

### 3. EXPÉRIMENTER DES AMÉNAGEMENTS TRANSITOIRES

### 4. RÉALISER UN PLAN DE JALONNEMENT



## LONGUEUR

Itinéraire Le Thillot (VV Hautes Vosges – Le Ménil) :

- Via RD486 : 4 km
- Via réseau communal : 5,2 km



## PLANNING

**DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 2 ANS**

- 12 mois d'études techniques
- 5 mois d'étude environnement et procédure réglementaire
- 3 mois de travaux



# ACTION N°1.6 : AMÉNAGER UN ITINÉRAIRE MODES ACTIFS RELIANT LE THILLOT ET LE MÉNIL

SOCLE

## PROPOSITION DE DEUX ITINÉRAIRES ENTRE LA COMMUNE DE LE MÉNIL ET LE THILLOT





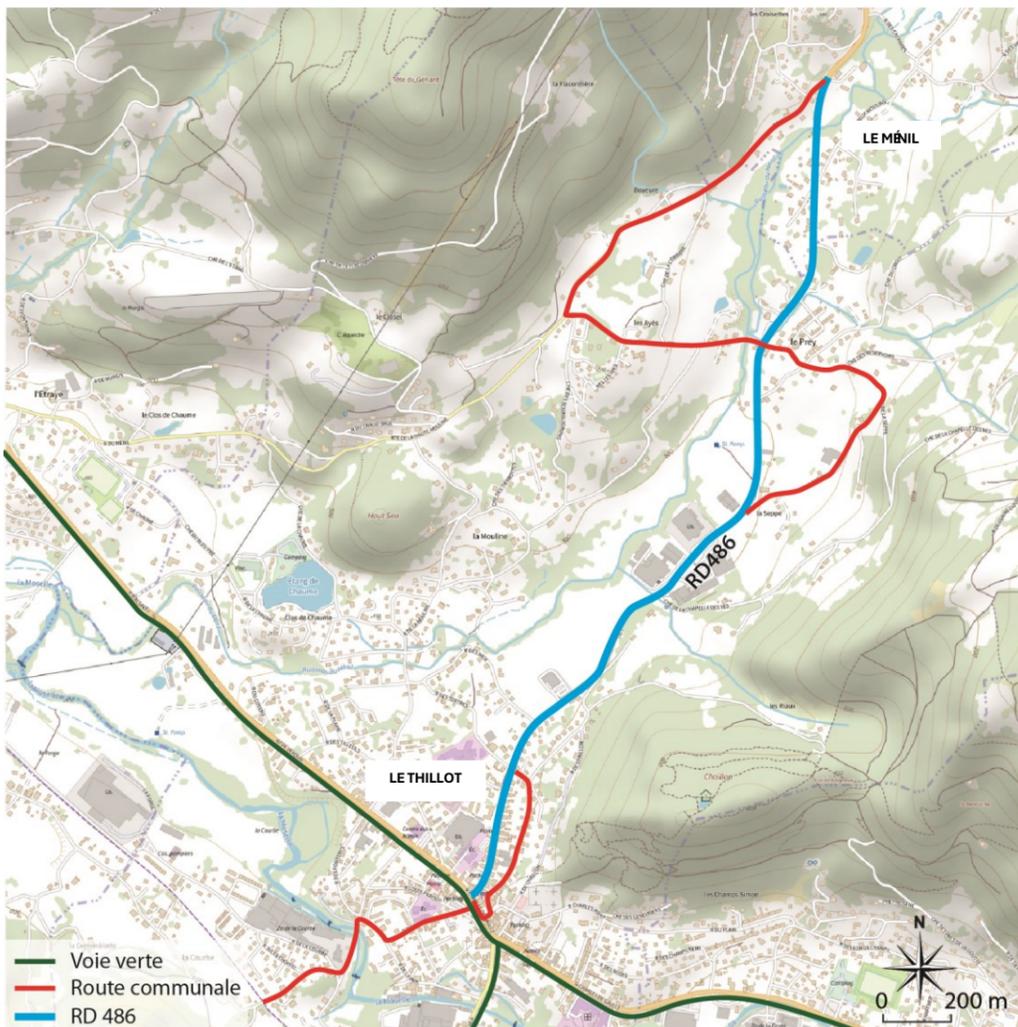
# ACTION N°1.6 : AMÉNAGER UN ITINÉRAIRE MODES ACTIFS RELIANT LE THILLOT ET LE MÉNIL

**SOCLE**

## 3 NIVEAUX D'AMENAGEMENTS

| RESEAU ROUTIER COMMUNAL   |   | RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL  |
|---|---|---|
| Mesuré  | Maitrisé  | Ambitieux   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Pictogramme cycle + chevron</li> <li>Zone de circulation apaisée (Z30, zone de rencontre)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Refonte du plan de circulation</li> <li>Réglementation en voie verte sur certaines sections (sur réseau communal)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Voie verte (nouvelle structure) le long de la RD486</li> </ul> |

### PROPOSITION DE DEUX ITINERAIRES ENTRE LA COMMUNE DE LE MÉNIL ET LE THILLOT



### INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Fréquentation cyclable et piétonne (annuelle)
- Evaluation de la part modale par enquête, campagne de comptage (annuelle)
- Evolution de l'accidentologie tous modes (annuelle par période de 5 ans)



## PILOTES ET PARTENAIRES

| Acteurs     | Gouvernance                       | Commentaires   |
|-------------|-----------------------------------|--|
| CCBHV       | Maitrise d'ouvrage                |  |
| Commune     | Partenaire technique et financier |  |
| PETR        | Partenaire technique et financier | Aide ingénierie<br>Plancher de l'aide : 4 000 €<br>Plafond de l'aide : 30 000 €<br>Autofinancement requis d'au moins 20 %. |
| Région      | Partenaire financier              | Subvention possible : entre 20% et 60% du projet selon l'orientation de l'aménagement (tourisme ou quotidien)              |
| Département | Partenaire technique et financier | Financement possible si liaison inscrite dans le SDC départemental   |
| DDT         | Partenaire technique              | Aide ingénierie  |



## COÛTS ESTIMATIFS (HT)

### Niveau Mesuré et Maitrisé

- Longueur : 5,2 km
- Principes d'aménagement : matérialisation des trajectoires cycles + refonte du plan de circulation (exemple : instauration de zone de circulation apaisée)
- Coût : entre 80 K€ et 130 K€

### Niveau Ambitieux

- Longueur : 4,0 km
- Principe d'aménagement : création d'une voie verte
- Coût : entre 800 K€ et 1,2 M€



# ACTION N°1.7 : AMÉNAGER DES LIAISONS MODES ACTIFS DEPUIS LES CENTRES-BOURG VERS LA VOIE VERTE DES HAUTES VOSGES

**SOCLE**

## CONTEXTE

- Absence d'itinéraire sécurisé pour les modes actifs permettant de rejoindre la voie verte des Hautes Vosges
- Utilisateurs : 64% de piéton et 36% de cyclistes
- Utilisation de la voie verte par les cyclistes : 70% pour les loisirs et 30% pour les liaisons domicile-travail

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Connecter les centres-bourg à la voie verte des Hautes Vosges
- Augmenter les déplacements cycles pour les motifs quotidiens (travail et scolaire) sur la voie verte des Hautes Vosges
- Renforcer la desserte cyclable du territoire

## PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs



Scolaires

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 21 kg de CO2e économisés tous les 100 km réalisés à vélo comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. IDENTIFIER LES ITINERAIRES POSSIBLES

- Favoriser les voies dites résidentielles (<1000 véh/jour)
- Localiser les sites d'intérêts
- Dessiner divers itinéraires potentiels

### 2. RÉALISER UN DIAGNOSTIC PARTAGE DES ITINÉRAIRES

- Parcours les itinéraires avec les habitants afin d'identifier les points durs (à classer par niveau de difficulté)

### 3. AMENAGER LES CENTRES-BOURG EN FAVEUR DES MODES ACTIFS

- Aménager les intersections les plus dangereuses en donnant la priorité aux modes actifs
- Traiter la cohabitation des modes dans l'espace public par le modèle de la rue partagée et mettre en œuvre les outils réglementaires à disposition des aménageurs (zone de rencontre, zone 30, voie verte, vélorue)
- Réaliser un plan de jalonnement avec les indications de temps exprimée en minute pour les piétons et en distances pour les cycles

### 4. EXPÉRIMENTER DES AMÉNAGEMENTS TRANSITOIRES

### 5. COMMUNIQUER SUR LES BIENFAÎTS DE LA MARCHÉ ET DU VELO



## PROJETS

- Projet cyclable en réflexion : relier la commune de Bussang à la commune de Mulhouse (connexion à l'EV6 et EV15)
- Projet d'un itinéraire cyclable de Remiremont à Epinal (connexion avec la V50)



## PLANNING

### DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 1 AN

- 3 mois d'études techniques
- 3 mois d'études techniques
- 3 mois de travaux



# ACTION N°1.7 : AMÉNAGER DES LIAISONS MODES ACTIFS DEPUIS LES CENTRES-BOURG VERS LA VOIE VERTE DES HAUTES VOSGES

## AIRE DE CHALANDISE CYCLE ET PIETONNE A PARTIR DES CENTRES-BOURGS

Remiremont





# ACTION N°1.7 : AMÉNAGER DES LIAISONS MODES ACTIFS DEPUIS LES CENTRES-BOURG VERS LA VOIE VERTE DES HAUTES VOSGES

**SOCLE**

## 3 NIVEAUX D'AMENAGEMENTS

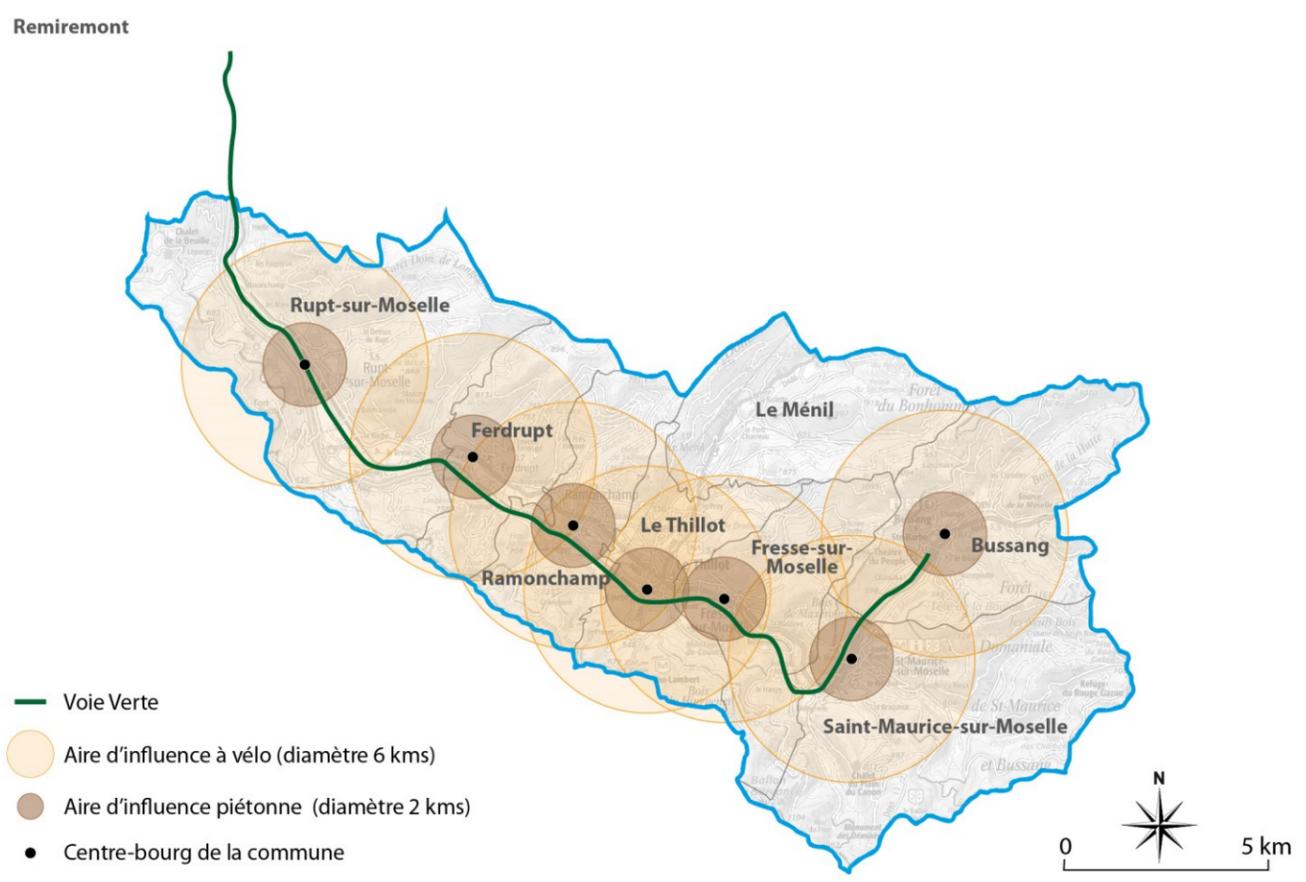
| RUE PARTAGEE   |  |  |
|--|--|--|
| Mesuré   | Maitrisé   | Ambitieux  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Pictogramme cycle</li> <li>Matérialiser un espace piéton (limité par une bande blanche) sur les voies présentant une absence de trottoir</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Zone 30</li> <li>Zone de rencontre</li> <li>Installation d'une signalétique piétonne/cycle</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en place des divers outils réglementaires :               <ul style="list-style-type: none"> <li>Zone de rencontre</li> <li>Vélorue</li> <li>Voie verte</li> </ul> </li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Installation d'une signalétique piétonne/cycle</li> <li>Assurer l'éclairage des itinéraires</li> </ul>  |  |  |



## PILOTES ET PARTENAIRES

| Acteurs | Gouvernance                       | Commentaires   |
|---------|-----------------------------------|--|
| CCBHV   | Maitrise d'ouvrage                |  |
| Commune | Partenaire technique et financier |  |
| PETR    | Partenaire technique et financier | Aide ingénierie<br>Plancher de l'aide : 4 000 €<br>Plafond de l'aide : 30 000 €<br>Autofinancement requis d'au moins 20 %. |

## AIRE DE CHALANDISE CYCLE ET PIETONNE A PARTIR DES CENTRES-BOURGS



## COÛTS ESTIMATIFS (HT)

- Aménagement d'une zone de circulation apaisée (entrée-sortie) : entre 3 K€ et 8 K€ unité qui comprends :
  - De base : panneaux de signalisation, logo (x2) ou marquage d'animation et démarcation visuelle en résine
  - Option : désaxement de la chaussée et plateaux
- Matérialisation des trajectoires cycles (tous les 25m) : 200 €/pictogramme + chevron
- Signalisation directionnelle verticale piétonne : 700 €/unité
- Totem d'orientation : 1,5 K€/unité
- Signalisation directionnelle cycle (Dv21b ou Dv21a) : 700 €/unité
- Signalisation directionnelle cycle ( Dv21c/Dv43d) : 500 €/unité



## INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer )

- Fréquentation cyclable et piétonne (annuelle)
- Nombre de km d'aménagements cycle et piéton réalisés (annuelle)
- Evolution de l'accidentologie tous modes (annuelle par période de 5 ans)



# ACTION 1.8 - RENDRE VISIBLES ET ACCESSIBLES LES ARRÊTS DE CARS FLUO

COMPLEMENTAIRE

## CONTEXTE

- Défaut d'accessibilité aux arrêts de transport en commun Fluo depuis les écarts, périphéries des centres-bourgs
- 9 déplacements sur 10 réalisés en voiture (tous motifs confondus)

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Améliorer l'accessibilité des arrêts de cars FLUO
- Augmenter la part modale du transport en commun
- Valoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 18,9 kg de CO2e économisés tous les 100 km réalisés en bus thermique comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.

## PUBLIC CIBLE



Touristes



Scolaires



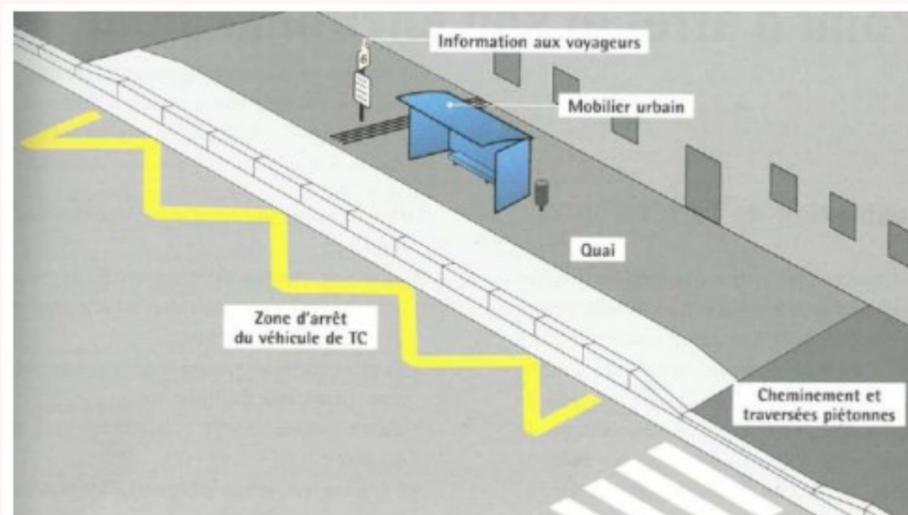
## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. HIERARCHISER SELON NOMENCLATURE DE LA REGION GRAND EST LES POINTS D'ARRÊTS

- Pôle de mobilité, Points d'arrêt structurant, point d'arrêt standard et point d'arrêt scolaire

### 2. DÉLIMITER LES ZONES DE REAMENAGEMENT

- Zone à proximité des points d'arrêts
  - Cheminement d'accès au quai
  - Traversée piétonne
  - Dépose minute
- Aménagement du quai
- Gratuit ou payant ?
- Aide au chargement ?
- Arrêt spécifique ? Tous les arrêts ?



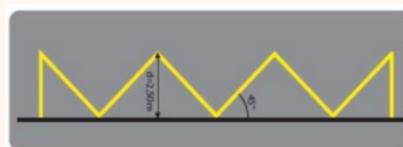
Espaces composant un point d'arrêt routier Source : Cerema

### 3. SERVICES ANNEXES

- Information aux voyageurs
- Zone d'attente : quels mobiliers urbains (abris, éclairage, poubelle)
- Service vélo (stationnement, consigne)

### 4. SIGNALISATION

- Horizontale (réglementaire)
- Verticale de position avec chartre graphique + panneau réglementaire (C6)



## Points de vigilance

### Gouvernance

- Périmètre d'action limité à la zone d'arrêt par la Région (AOM)
- Quel rôle de l'AOM locale ?
- Rôle des communes pour l'aménagement des cheminements et zones aux abords des arrêts



## PLANNING

### DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 1 A 2 ANS

- 6 à 12 mois d'études techniques
- 3 à 6 mois consultations des entreprises
- 3 mois de travaux



# ACTION 1.8 - RENDRE VISIBLES ET ACCESSIBLES LES ARRÊTS DE CARS FLUO

COMPLEMENTAIRE



## RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

- **Loi Handicap (pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées) du 11 février 2005 :**
  - elle impose la réalisation d'un Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) définissant la programmation de la mise en accessibilité des services de transport des réseaux interurbains;
  - elle prévoit une mise en accessibilité des réseaux de transport au 1<sup>er</sup> février 2015.
- **Ordonnance du 26 septembre 2014 :**
  - Les AOT doivent formaliser une programmation des réalisations dans un Schéma Directeur d'Accessibilité Programmé (Sd'AP), pour une mise en accessibilité des réseaux de transport sous 6 ans, soit en 2021,
  - La Région est, de droit, le chef de file de l'élaboration des Sd'AP pour les réseaux de transports publics dont elle assure l'organisation.
- **Loi NOTRe du 7 août 2015** portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République : depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, la gestion complète des transports interurbains est transférée des Départements aux Régions, y compris les obligations et engagements pris au titre de l'accessibilité PMR et des Sd'AP.



## INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Nombre de montée et descente (mensuelle)  Statistique par arrêt
- Part modale du transport en commun (annuelle)  Statistique par ligne
- Enquête satisfaction auprès des usagers (annuelle)



## PILOTES ET PARTENAIRES

| Acteurs | Rôles   | Commentaires                                |
|---------|---|---|
| Région  | Maitrise d'ouvrage<br>Partenaire technique et financier |   |
| CCBHV   | Partenaires   | Contrat opérationnel de mobilité nécessaire |



## COÛTS ESTIMATIFS (HT)

| Aménagement   | Coût au ratio/unité |
|---|---------------------|
| Création d'un quai de 15m (infrastructure + marquage au sol de la bande d'arrêt pour autobus) | 10 K€               |
| Abris bus   | 10 K€ - 20 K€       |
| Panneau d'affichage indiquant le nom de la station + numéro de la ligne                       | À partir de 1,6 K€  |
| Panneau d'affichage fixe indiquant le plan du réseau de bus                                   | 1,2 K€              |
| BIV (signalisation dynamique)   | 3 K€ à 8 K€         |
| Mât d'éclairage   | A partir de 1,5 K€  |

### CONTEXTE

- Défaut d'accessibilité aux arrêts de transport en commun Fluo depuis les écarts et périphéries des centres-bourgs
- 9 déplacements sur 10 réalisés en voiture (tous motifs confondus)

### OBJECTIFS DE L'ACTION

- Améliorer l'accessibilité des arrêts de cars FLUO
- Augmenter la part modale du vélo et des cars FLUO
- Valoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 18,9 kg de CO2e économisés tous les 100 km réalisés en bus thermique comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.

### PUBLIC CIBLE



Habitants

Touristes



Travailleurs

### DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

#### 1. EVALUER LES SOLUTIONS POSSIBLES ET ADAPTÉES À LA TYPOLOGIE :

- Sur/dans le véhicule : Stationnement intérieur ou extérieur sur le véhicule
- Hors véhicule : Remorque
- De la ligne et des gares : giration du véhicule, lieux d'embarquement
- Quelle ligne doit être concernée ?

#### 2. DÉTERMINER LE FONCTIONNEMENT ?

- Quelle période de fonctionnement ?
- Service sous réservation ?
- Gratuit ou payant ?
- Aide au chargement ?
- Arrêt spécifique ? Tous les arrêts ?

#### 3. FORMER LES CONDUCTEURS L'INSTALLATION DES VÉLOS SUR RACK

- Formation ayant pour objectifs de sensibiliser et transmettre les bonnes pratiques
- Statut réglementaire quand à l'aide au chargement (autorisation de quitter son poste?)

#### 4. COMMUNIQUER SUR LE SERVICE

#### 5. GOUVERNANCE

- Gestionnaire de la ligne Région AOM ?
- Contribution de l'AOM locale ?



Source Galéo - système de rack à vélos vertical pour 8 vélos -



### Points de vigilance

- Temps approximatif d'embarquement/débarquement : 2 min
- Acceptabilité du conducteur à faire la manipulation à la place de l'utilisateur
- Question de la responsabilité par rapport aux vélos en cas de dommage



Exemple Métropole Aix- Marseille



# ACTION 1.9 - EQUIPER LES BUS "FLUO" DE RACK À VÉLO (VTT, VAE)

COMPLEMENTAIRE



## RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

Article L1272-6 du code des transport (issue de la Loi LOM) : « à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021, les autocars neufs, utilisés pour les services réguliers de transports publics non urbains, doivent être équipés, à leur mise en service, d'un système pour transporter au minimum 5 vélos non démontés »



## PLANNING

DÉLAI D'INSTALLATION : 1 mois

QUELLE TEMPORALITE CHOISIR ?

- Lors du renouvellement de Délégation de Service Public
- Lors du renouvellement du matériel
- Lors de l'entretien des véhicules



## INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Fréquentation des transports en commun (mensuelle, annuelle)
- Nombre de vélos transportés (mensuelle)
- Enquête de satisfaction (annuelle)



## PILOTES ET PARTENAIRES

| Acteurs | Rôles   | Commentaires                                |
|---------|---|---|
| Région  | Maitrise d'ouvrage<br>Partenaire technique et financier |   |
| CCBHV   | Partenaires   | Contrat opérationnel de mobilité nécessaire |



## COÛTS ESTIMATIFS (HT)

| Aménagement   | Coût au ratio/unité                |
|---|------------------------------------|
| Rack vélo 5 places (verticaux + Caméra à l'arrière et report vidéo à l'intérieur) | 6,9 K€                             |
| Rack vélo 5 places (horizontaux)  | 1,8 K€                             |
| Rack vélo intérieur (3 places)  | 7,5 K€                             |
| Coût investissement rack 5 places verticales                                      | Entre 6 K€ - 7,5 K€ par porte vélo |
| Coût d'exploitation   | 500 €/an                           |

Source : fiche "retour d'expérience Emport de vélos dans les autocars" Cerema

# III.3 : FICHES ACTION – ORIENTATION N°2 : Développer un territoire de services de mobilité



## ACTIONS SOCLES

- **Fiche n°2.1** : Faciliter la mobilité des publics fragiles
- **Fiche n°2.2** : Soutenir et développer le transport solidaire associatif

## ACTIONS COMPLÉMENTAIRES

- **Fiche n°2.3** : Définir et développer des services autour du vélo (atelier de réparation, magasin de vente, animation, etc)
- **Fiche n°2.4** : Développer la pratique de la mobilité partagée (covoiturage et autostop)
- **Fiche n°2.5** : Déployer des bornes de recharges électriques pour voitures et cycles
- **Fiche n°2.6** : Proposer un service de prêt de véhicule électrique (voiturettes, scooters) à but d'insertion

## ACTIONS A LONG TERME

- **Fiche n°2.7** : Proposer un service de location de vélo en moyenne et longue durée



# ACTION 2.1 - FACILITER LA MOBILITÉ DES PUBLICS FRAGILES

SOCLE

## CONTEXTE

- Population vieillissante et moins motorisée
- Absence de solutions de transports depuis les écarts, hameau, lieu-dit
- Problème de recrutement auprès de la jeunesse

## OBJECTIF DE L'ACTION

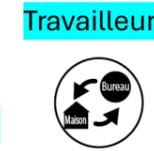
- Améliorer l'autonomie des déplacements pour tous

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution modérée des gaz à effets de serre : 12 kg de CO2e économisés tous les 100 km covoiturés (taux d'occupation de 2 personnes) par rapport à un déplacement autosoliste (véhicule thermique).

## PUBLIC CIBLE



Habitants



Travailleurs



Scolaires



## Points de vigilance

- Mener une conduite de projet avec les différents partenaires du territoire
- Ne pas entrer en concurrence avec les solutions déjà présentes

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. DRESSER UN ETAT DES LIEUX

- Recenser la population concernée (demandeur d'emploi, jeunesse, sénior, PMR, les non-mobiles)
- Identifier les solutions déjà existantes

### 2. DÉFINIR LES OBJECTIFS

- **Lister les objectifs à atteindre (par exemple) car chacun fera l'objet d'une solution :**
  - Améliorer l'accès à l'emploi, à la formation ? Aux établissements de santé ? Aux pôles multimodaux ? Aux lieux de culture et de loisirs ? Sur quels leviers faut-il agir pour augmenter l'attractivité du territoire ?

### 3. MOBILISER ET PILOTER

- Identifier et réunir les partenaires avec un objectif claire : ancrer la démarche dans la durée
- Conduire une démarche de concertation avec la population permettant de connaître :
  - Les habitudes ? Les attentes ?
  - Les freins ? Les solutions possibles ?

### 4. IDENTIFIER LES SOLUTIONS

- A court terme, moyen terme et long terme
- Hiérarchiser et planifier le déploiement de solution

### 5. FINANCER

- Identifier et mobiliser les dispositifs de soutiens

- Construire un modèle économique et définir son seuil d'efficacité

### 6. EXPERIMENTER ET EVALUER

## PLANNING

DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE :

- A INTEGRER DANS LES REFLEXIONS LORS DE LA REALISATION D' ACTIONS



# ACTION 2.1 - FACILITER LA MOBILITÉ DES PUBLICS FRAGILES

SOCLE



## RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

A l'échelle de chaque bassin de mobilité, la région et le département élaborent, en lien avec les autorités organisatrices de la mobilité, pôle emploi et les acteurs du territoire (intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite), un plan d'action pour faciliter et accompagner ces publics dans leur mobilité du quotidien.

Les aides financières individuelles liées à la mobilité recensées ou mises en place dans ce cadre devront figurer au sein des services d'information sur les déplacements mis en place par les autorités organisatrices de la mobilité ou la région.



## PILOTES ET PARTENAIRES

| Acteurs              | Gouvernance                       | Commentaires  |
|----------------------|-----------------------------------|---|
| Région / Département | Maitrise d'ouvrage                | Selon la loi, porteur de projets sur les mobilités solidaires |
| CCBHV                | Partenaire technique et financier |   |
| France travail       | Partenaire technique              |   |
| Organismes sociaux   | Partenaire technique              |   |



## INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Respect d'une démarche inclusive dans la réalisation d'action (annuelle)
- Enquête de stationnement de type "occupation" pour les cycles (annuelle)

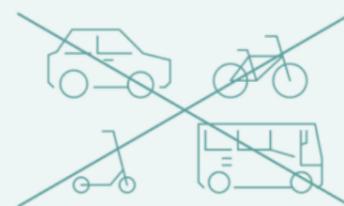
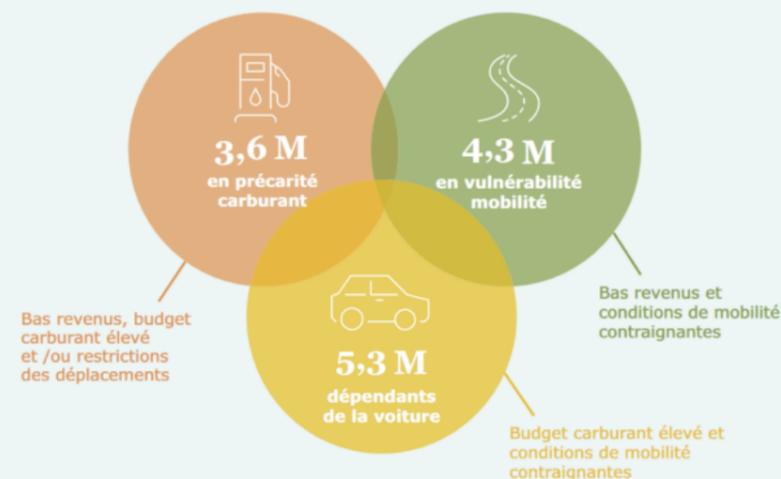
## CHIFFRE CLE DE LA PRECARITE MOBILITE

### PRÉCARITÉ

13,3 M de Français.es sont en situation de « précarité mobilité ».

9 M sont en situation d'insécurité mobilité

et 4,3 M de Français.es n'ont aucun équipement individuel ou abonnement à un service de transport collectif.



### RENONCEMENTS

+ d'1 Français sur 4 déclare avoir renoncé à un déplacement au moins 1 fois lors des cinq dernières années.



28 % des demandeur.se.s d'emploi ont renoncé au moins 1 fois à un emploi.



23 % des étudiants ont renoncé à des activités de loisirs.



42 % des seniors qui ont exprimé un renoncement, l'ont fait au moins 1 fois pour un rendez-vous médical.

### FACE À LA HAUSSE DU PRIX DES CARBURANTS

+ 50 % de hausse



+ 100 % de hausse

- 43 % des personnes sans activité professionnelle diminueraient beaucoup ou abandonneraient leur voiture.
- 35 % des foyers gagnant moins de 1 500 € net par mois diminueraient beaucoup l'usage de la voiture.

- 58 % des automobilistes ne diminueraient pas ou peu leur usage de la voiture.

↑ + 14 points vs 2020

Les personnes qui cumulent bas revenus et dépendance à la voiture seront les 1<sup>ères</sup> touchées.

La dépendance à la voiture se renforce.

Source : Baromètre des mobilités du quotidien réalisé en 2022- FNH et Wimoov



### CONTEXTE

- Population vieillissante et peu motorisée
- Absence de solutions de transports depuis les écarts, hameaux, lieux-dits
- Frein à l'embauche pour les jeunes non motorisés

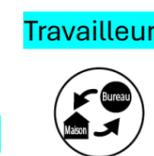
### OBJECTIF DE L'ACTION

- Améliorer l'attractivité du territoire notamment sur l'accès à l'emploi et l'autonomie des déplacements

### PUBLIC CIBLE



Habitants



Travailleurs



Scolaires

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 18,9 kg de CO2e économisés tous les 100 km réalisés en bus thermique comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.

### DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

#### 1. IDENTIFIER LES ASSOCIATIONS

- Recenser les associations susceptibles de réaliser ce service (cf rappel réglementaire)

#### 2. ACCOMPAGNER ET FACILITER LA MISE EN PLACE DU SERVICE (CONCERTATION ASSOCIATION ET AOM)

- Définir le périmètre d'action et le niveau de service
- Accompagner l'association dans son implantation et sa stratégie de communication

#### 3. SOUTENIR L'ORGANISATION DE CES SERVICES (PAR L'AOM)

- Mise à disposition d'un agent,
- Mise à disposition d'un local,
- Mise à disposition d'un bureau
- Financement

#### 4. DIMENSIONNER ET GERER L'EXPLOITATION

- Mener une campagne de communication des associations caritatives, des cabinets médicaux pour faire connaître le service auprès des personnes bénéficiaires cibles
- Mener une campagne de recrutement des bénévoles
- Élaborer une charte du service à destination des bénévoles et des bénéficiaires



### Points de vigilance

- Distance maximale de 100 km pour les trajets
- Véhicules n'excédant pas 9 places
- Doit être complémentaire avec les services de mobilité mis en place par l'AOM
- Doit être non concurrentiel au service de taxi ou d'ambulance
- Réserver à des catégories d'utilisateurs (personnes âgées, personne à mobilité réduite, personnes non motorisées,...)
- Création d'un partenariat nécessaire
- Participation aux coûts, acquittée par le bénéficiaire du service, est plafonnée (actuellement à 0,32 € / km) par un arrêté du ministre des transports.



### PLANNING

#### DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 2 ANS

- 4 mois pour définir le projet
- 8 mois pour la mobilisation locale et montage financier, en lien avec l'AOM + création du réseau bénévoles et écriture du règlement du service
- 12 mois pour la mise en service et suivi



## BENEFICIAIRES

Notion d'« accès limité aux transports » permettant de pouvoir bénéficier d'un TUS se traduisant ainsi par le fait :

- **D'être en précarité financière**, donc de bénéficier d'une couverture complémentaire santé solidaire ou d'une des dix prestations sociales listées dans le décret

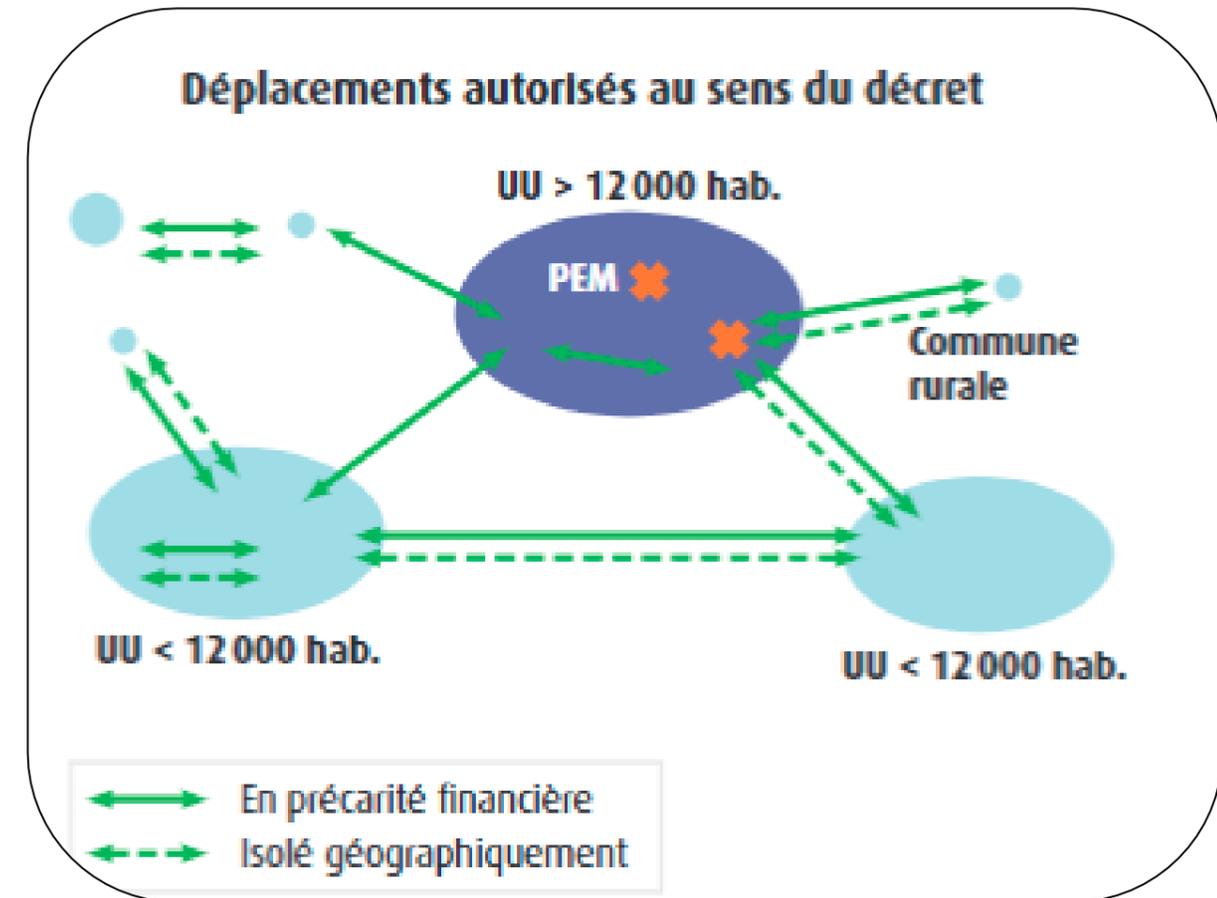
OU

*(pour les personnes ne remplissant pas la première condition)*

- **D'être isolé géographiquement**, donc de résider dans une commune rurale ou appartenant à une unité urbaine de moins de 12 000 habitants.

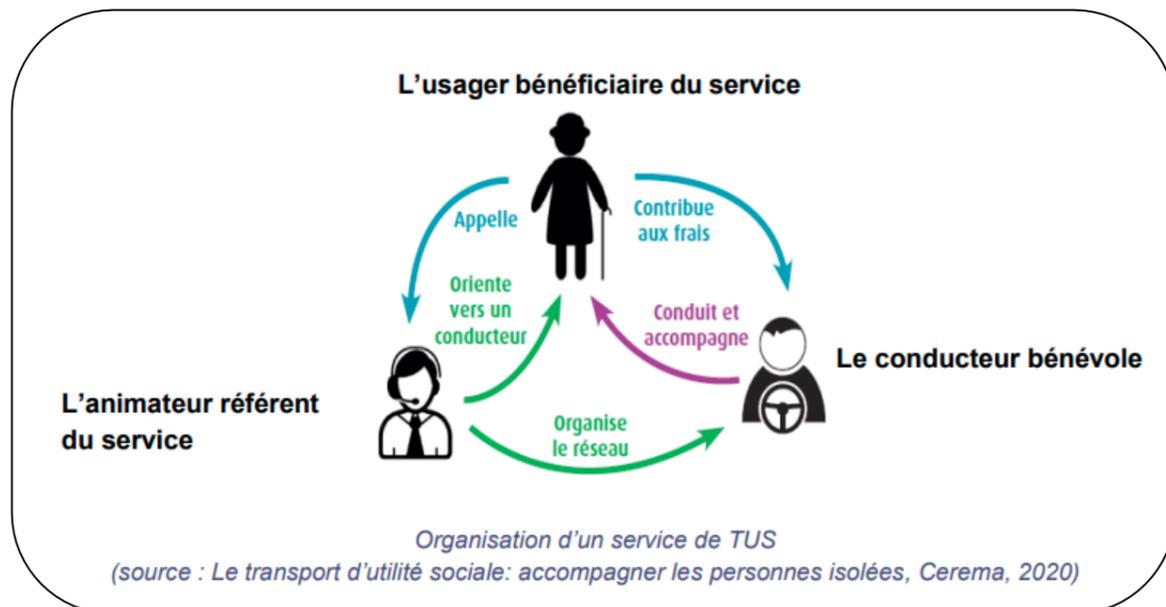
Dans ce cas, le trajet effectué en TUS doit être réalisé dans le périmètre de communes rurales ou de l'unité urbaine de moins de 12 000 habitants, ou avoir pour destination un pôle d'échange multimodal. Le décret fixe de plus une distance maximale de 100 km par trajet.

Décrets du 20 août 2019 (n°2019-850 et n°2019-853)



Pour un bénéficiaire qui n'est pas précaire économiquement au sens du décret, seuls les déplacements symbolisés par une flèche verte sont autorisés.

## PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT





### RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

- **Loi du 29 décembre 2016** – fournit un statut juridique aux initiatives de transport solidaire et ouvre la possibilité aux associations d’assurer le transport de personnes en contrepartie d’une participation aux frais engagés. Elle précise également les bénéficiaires « les personnes transportées doivent avoir un accès aux transports publics collectifs ou particuliers limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique ».
- **Décrets du 20 août 2019 (n°2019-850 et n°2019-853 )** – définit les conditions de mise en œuvre du transport d’utilité sociale (TUS) et le fait entrer dans les prérogatives de suivi de la commission locale des transports publics particuliers de personnes.
- **La loi LOM** - ouvre la compétence « Mobilité solidaire » aux AOM et leur permet notamment d’organiser des services (Transport à la demande destiné à des publics vulnérables) mais aussi de contribuer à des services qu’elle n’organise pas elle-même comme les services de TUS portés par des associations.



### INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer )

- Nombre de réservation (mensuelle)
- Nombre de personnes transportées (annuelle)
- Enquête satisfaction auprès des usagers / habitants (annuelle)



### PILOTES ET PARTENAIRES

| Acteurs                                 | Gouvernance               | Commentaires   |
|---|---------------------------|--|
| <b>CCBHV</b>                            | <b>Maitrise d’ouvrage</b> | <b>En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités</b> |
| Département                             | Partenaire financier      |  |
| Centre communal d’action sociale (CCAS) | Partenaire technique      |  |



### COÛTS ESTIMATIFS (HT)

- Budget annuel de fonctionnement d’un TUS : oscille entre 17 K€ et 34 K€.
- Salaire annuel du référent : entre 12 K€ pour un emploi aidé et 30 K€ pour d’autres types de contrat.
- Actions d’animation / communication autour du TUS : entre 1 et 2 K€.
- Coût de fournitures de bureau, fournitures administratives : entre 0,5 K€ et 1,5 K€/an.
- Coût du service téléphonique et internet : entre 0,5 K€ et 1 K€/an.



# ACTION 2.3 - DÉFINIR ET DÉVELOPPER DES SERVICES AUTOUR DU VÉLO (ATELIER DE RÉPARATION, MAGASIN DE VENTE, ANIMATION, ETC)

COMPLEMENTAIRE

## CONTEXTE

- Part modal vélo est de 1,3% (Motif déplacement domicile-travail)
- Volonté des habitants que des actions de sensibilisation soient menées dans les écoles et les auto-écoles pour aider à la cohabitation entre les usagers

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Donner une place au vélo dans le territoire
- Augmenter la part modale du vélo
- Valoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 21 kg de CO2e économisés tous les 100 km réalisés à vélo comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.

## PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs



Scolaires

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. PLANIFIER POUR DONNER UNE PLACE AUX CYCLES

- Réaliser un schéma directeur vélo visant notamment à **faciliter la coordination des services** :
  - Identifier les services/acteurs existants
  - Recenser les animations déjà existantes
  - Réaliser un bilan force/faiblesse/opportunité au regard de l'offre existante

### 3. COMMUNIQUER POUR AIDER – INFORMER-SENSIBILISIER A LA PRATIQUE DU VELO

- Voir fiche action 4.1 - Développer un plan de communication autour des services de mobilité
- Accompagner la réalisation d'animation autour du vélo tels que :
  - Défi j'y vais
  - Challenge mobilité
  - Journée sans voiture

### 2. DEVELOPPER DES SERVICES POUR PORTER UNE CULTURE VELO SUR LE TERRITOIRE

- Planifier le déploiement des services selon la logique « Acquérir – réparer – équiper » :
  - "Acquérir" : Encourager les différents matériels (vélo, accessoires, etc) par l'installation de magasin de vente, la location de vélo et/ou tiers lieux
  - "Réparer" : Encourager et accompagner l'installation les ateliers de réparation (liés aux magasins de vente), Atelier vélo porté par une association
  - "Equiper" : Déployer sur le territoire différents services tels que des points d'eau, aire de repos, totem de réparation, stationnement
- Service complémentaire : Mettre en place une application dédié aux cycles (construction d'itinéraire, géolocalisation du stationnement, géolocalisation des différents services)



## Points de vigilance

- En amont, cadrer une stratégie de déploiement d'une culture du vélo via un schéma directeur
- Au regard de la taille du territoire, privilégier l'échelle du PETR voir du bassin de vie pour le déploiement de services
- Favoriser le partenariat avec les acteurs locaux



## PLANNING

DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE :  
EN LIEN AVEC LA REALISATION D'ITINERAIRE CYCLABLE



# ACTION 2.3 - DÉFINIR ET DÉVELOPPER DES SERVICES AUTOUR DU VÉLO (ATELIER DE RÉPARATION, MAGASIN DE VENTE, ANIMATION, ETC)

COMPLEMENTAIRE

## BENCHMARK



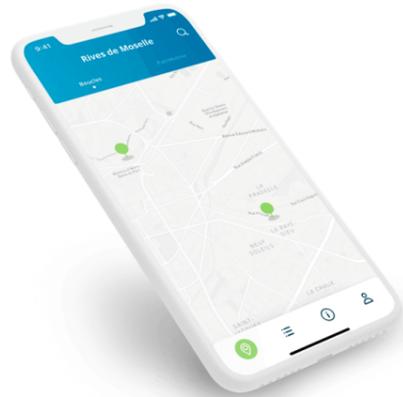
Atelier et vélo-école itinérants avec un camion Le Pied à Coullisse – Le Mesnil sur Iton (27)



Source : Département de la Moselle – Atelier localisé dans la ville de Montigny-lès-Metz

Accueil > Application Rivélo

### Application



#### Découvrez notre nouvelle application !

La Communauté de Communes Rives de Moselle s'est dotée d'une nouvelle version de son application GPS initialement sortie en juillet 2017.

Télécharger l'application

APP STORE

GOOGLE PLAY

Source : Application Rivélo mise en place par la Communauté de communes de Rives de Moselle



### INDICATEUR DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Part modale d'utilisation du vélo (annuelle)



## PILOTES ET PARTENAIRES

| Acteurs                                   | Gouvernance          | Commentaires  |
|---|----------------------|---|
| CCBHV                                     | Maitrise d'ouvrage   | En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités                 |
| Région / Département                      | Partenaire financier |   |
| Maison de l'emploi, Maison France Service | Partenaire technique |   |
| CCI / Office du tourisme                  | Partenaire technique | Faciliter le partenariat avec les acteurs locaux                      |
| FUB                                       | Partenaire technique | Association pouvant accompagner et porter des projets autour du cycle |



## COÛTS ESTIMATIFS (HT)

- Mise en forme d'un site internet pour la diffusion de documents pédagogiques et du guide vélo : 5 K€
- Conception, impression, distribution d'un guide vélo : 15 K€
- Coût Animation d'un atelier de réparation : entre 2,5 K€ et 3,5 K€
- Station multi-outils simple : à partir de 7 K€
- Station de gonflage vélo : entre 2 K€ et 3 K€



# ACTION 2.4 - DÉVELOPPER LA PRATIQUE DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE (COVOITURAGE ET AUTOSTOP)

## CONTEXTE

- Flux pendulaire interne majoritairement à destination de Gérardmer et à destination de Saint-Dié-des-Vosges et Epinal
- Nombre moyen de trajets mensuels réalisés en covoiturage en 2023 : 110 (3<sup>ème</sup> territoire en termes de fréquentation sur les 4 du bassin de vie)

## OBJECTIF DE L'ACTION

- Offrir une solution de mobilité aux populations les plus fragiles (sénior, jeunes, etc)

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution modérée des gaz à effets de serre : 11,5 kg de CO2 économisés tous les 100 km réalisés en véhicule électrique comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.

## PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs



## Points de vigilance

- Ne pas multiplier les applications
- Consultation du publique pour cibler une plateforme déjà connue ou testé la plateforme retenue

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

- REALISER UN BENCHMARK DES APPLICATIONS ET SERVICES EXISTANTS**
- IDENTIFIER LES ACTEURS/PARTENAIRES POTENTIELS**
- DEFINIR LES ATTENTES ET LES BESOINS DU SERVICES**
  - Quels trajets : Domicile-travail ? Domicile-site naturels ? Domicile-Achat ? Etc
  - Une solution clé en main pour la collectivité et l'usager ?
- DIMENSIONNER LES SERVICES**
  - Identifier les points d'embarquement
  - Formaliser la pratique du covoiturage (aire de covoiturage, parking, arrêt de transport en commun, plateforme ou application)
- CHOISIR LA METHODE DE DEVELOPPEMENT**
  - Partenariat avec une plateforme existante
  - Ou développement d'une plateforme propre géré par un privé
- COMMUNIQUER ET PROMOUVOIR**
  - Diffuser la plateforme choisie auprès des partenaires
  - Réaliser des campagnes de communication auprès des habitants, salarié
  - Communiquer sur les mesures incitatives (si mise en place)



## PROPOSE A L'EXPERIMENTATION

- Création de point d'embarquement avec mobilier modulaire
- Signalétique sur mobilier existant



## Action additionnelle

- Fiche action de n°1.5



# ACTION 2.4 - DÉVELOPPER LA PRATIQUE DE LA MOBILITÉ PARTAGÉE (COVOITURAGE ET AUTOSTOP)

COMPLEMENTAIRE

## BENCHMARK



Halt ô stop ↑



Rezo pouce ↑



Signalisation Ecov dynamique dans le cadre d'une ligne covoiturage ↑



Signalisation Ecov avec bouton poussoir ↑



## PILOTES ET PARTENAIRES

| Acteurs                       | Gouvernance          | Commentaires  |
|-------------------------------|----------------------|---|
| CCBHV                         | Maitrise d'ouvrage   | En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités |
| Département / Région          | Partenaire financier |   |
| Acteurs privés du covoiturage | Partenaire technique |   |



## PLANNING

DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 6 MOIS à 1 AN



## COÛTS ESTIMATIFS (HT)

- Investissements : 60 k€
- Fonctionnements / exploitations : 10 k€/an / 5 k€/an

Source France Mobilités "L'autostop organisé au quotidien avec Rézopouce et la signalétique Ecov"

## INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Part modale du covoiturage (annuelle)
- Enquête satisfaction auprès des usagers / habitants (annuelle)
- Nombre d'inscription sur la plateforme (trimestrielle)



# ACTION 2.5 - DÉPLOYER DES BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE POUR VOITURES ET CYCLES

COMPLEMENTAIRE

## CONTEXTE

- Objectifs du SDEV sur le territoire de la CCBHV : 5 points de recharge (8 points de recharge aujourd'hui)
- 16 points de recharge dédié au vélo (offre la plus importante du bassin de vie)

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Développer une offre de carburant décarboné
- Soutenir la pratique du VAE pour les déplacements du quotidien et de loisir

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution modérée des gaz à effets de serre : 11,5 kg de CO2 économisés tous les 100 km réalisés en véhicule électrique comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.

## PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs



## Points de vigilance

- Anticiper la maintenance et l'exploitation des bornes
- Appel d'offre : privilégier des marchés séparés pour l'installation des bornes et leur exploitation
- Dans le privé : obligation de pré-équipement ou d'équipement lors des rénovations importantes et constructions neuves

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. HIERARCHISER LE SERVICE ET LE CORRELER LA PUISSANCE

| Service                                     | Puissance                         | Temps de recharge*           |
|---|-----------------------------------|------------------------------|
| Courte durée = stationnement de 20 min à 2h | De 22kVa jusqu'à 50, 100, 150 kVa | Moins de 30 min jusqu'à 1h30 |
| Moyenne durée = stationnement de 1h à 3h    | Entre 7kVa et 22kVa               | De 2h à 5h                   |
| Longue durée = stationnement de plus de 6h  | Inférieure à 7kVa                 | De 6h à 12h                  |

- \*Temps estimé pour passer de 20% à 80%

### 2. LOCALISATION DES BORNES ET USAGERS CIBLES

| Service                                     | Localisation   | CIBLES  |
|---|--|---|
| Courte durée = stationnement de 20 min à 2h | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le long des grands axes routiers</li> <li>• Parking des pôles de mobilité structurant</li> <li>• Site touristique à rayonnement départemental, régional</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Voiture électrique ou hybride rechargeable</li> <li>- VAE</li> </ul> |
| Moyenne durée = stationnement de 1h à 3h    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parking des commerces, des maisons de santé, administration</li> <li>• Equipements sportifs et culturel</li> <li>• Site touristique de rayonnement local</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Voiture électrique ou hybride rechargeable</li> <li>- VAE</li> </ul> |
| Longue durée = stationnement de plus de 6h  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aire de covoiturage</li> <li>• Espace privé (lieux de travail)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Voiture électrique ou hybride rechargeable</li> </ul>                |



## PLANNING

### DÉLAI D'INSTALLATION : 1 A 2 ANS

- 3 mois pour consulter les différents fournisseurs
- 3 mois pour réaliser le contrat de partenariat
- 3 à 9 mois pour le raccordement aux réseaux des bornes
- 2 mois pour pose du matériel et mise en service



# ACTION 2.5 - DÉPLOYER DES BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE POUR VOITURES ET CYCLES

COMPLEMENTAIRE



## RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

Une obligation de pré-équipement des emplacements de stationnement et d'installation de bornes de recharge concerne les bâtiments :

- Qui comportent plus de 10 emplacements de stationnement
- Qui sont à usage non-résidentiels, résidentiels, ou mixtes
- Soit en cas de construction d'un bâtiment neuf
- Soit en cas de rénovation importante\* incluant le parc de stationnement ou l'installation électrique du bâtiment.

L'obligation concerne les parcs de stationnement situés :

- Soit à l'intérieur des bâtiments construits ou rénovés
- Soit à l'extérieur de ces bâtiments, aux conditions qu'ils soient sur la même unité foncière que ces bâtiments et qu'ils aient une relation fonctionnelle avec eux, c'est-à-dire qu'il bénéficie aux usagers de ces bâtiments.

L'obligation ne s'applique pas :

Aux parcs de stationnement dépendant de bâtiments possédés et occupés par des entreprises de moins de 250 salariés et :

- Au bilan inférieur à 43 000 000 €
- Et/ou au chiffre d'affaires inférieur à 50 000 000 €
- Ni aux autres parcs lorsque, dans les cas de rénovation importante, le coût des installations de recharge et de raccordement représente plus de 7 % du coût total de cette rénovation.

\*Une rénovation est qualifiée d'importante lorsque son montant représente au moins 25 % de la valeur du bâtiment, hors coût du terrain.



## INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer )

- Nombre de bornes installées (annuelle)
- Nombre de recharge réalisée (annuelle)



## PILOTES ET PARTENAIRES

| Acteurs              | Gouvernance                               | Commentaires   |
|----------------------|---|--|
| <b>CCBHV</b>         | <b>Maitrise d'ouvrage</b>                 | <b>En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités</b> |
| Département          | Partenaire financier                      |  |
| Commerce             | Partenaire technique                      |  |
| Promoteur immobilier | <b>Maitrise d'ouvrage (secteur privé)</b> |  |



## COÛTS ESTIMATIFS (HT)

| Aménagement   | Coût au ratio/unité  |
|---|--|
| Borne de recharge voiture électrique  | Entre 25 K€ et 30 K€   |
| Raccordement à la charge de l'opérateur (branchement et extension) pour 6 bornes                      | Entre 1,2 K€ et 26 K€ pour du 3 kW<br>Entre 2,3 K€ et 40 K€ pour du 22 kW    |
| Coûts de renforcement supporté par le gestionnaire de réseau  | Entre 3,4 K€ et 21 K€ pour du 3 kW<br>Entre 16,7 K€ et 41,5 K€ pour du 22 kW |
| Borne de recharge VAE comprenant le coût installation et sans l'entretien (mise en place des réseaux) | Entre 2,5 K€ à 3 K€ (+ 200 €/ml)   |
| Armoire de recharge VAE   | À partir de 6 K€/unité   |



# ACTION 2.6 - PROPOSER UN SERVICE DE PRÊT DE VÉHICULE ÉLECTRIQUE (VOITURETTES, SCOOTERS) À BUT D'INSERTION

COMPLEMENTAIRE

## CONTEXTE

- Population vieillissante et peu motorisée
- Absence de solutions de transports depuis les écarts, hameaux, lieux-dits
- Frein à l'embauche pour les jeunes non motorisés

## OBJECTIF DE L'ACTION

- Offrir une solution de mobilité aux populations les plus fragiles (sénior, jeunes, etc)

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution modérée des gaz à effets de serre : 12 kg de CO2e éc tous les 100 km covoiturés (taux d'occupation de 2 personnes) par rapport à un déplacement autosoliste (véhicule thermique).

## PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs



## Points de vigilance

- Article L1231-14 du code des transports : "...En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les AOM peuvent créer un service public d'auto-partage..."
- Un service auto-partage peut être organisé par un opérateur privé, de sa propre initiative. Dans ce cas, l'AOM peut être associée au projet et, sous certaines conditions, contribuer au développement du service.
- Pour un territoire de moins de 20 000 habitants, il est conseillé de partir sur 1 à 2 véhicules
- Pour minimiser et rationaliser les coûts, favoriser une coopération entre AOM

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. IDENTIFIER LA PRESENCE DE SERVICES D'AUTOPARTAGE

- En l'absence de service, l'AOM peut porter le projet en tant que service public (cf article L1231-14 du code des transports)

### 2. FORME DU SERVICE D'AUTO-PARTAGE LA PLUS PERTINENTE : AUTO-PARTAGE EN BOUCLE

Définition : la prise et la dépose du véhicule se font au même endroit (station d'autopartage). Cette forme de service nécessite une réservation du véhicule, pour un créneau horaire défini et garantit ainsi la disponibilité du véhicule réservé.

### 3. DEFINIR LE MODE DE GESTION

- En régie
- Par un opérateur

### 4. DIMENSIONNER LE SERVICE

- Déterminer le nombre de véhicule constituant la flotte
- Mise en service d'une plateforme, application ou standard de réservation
- Définir les modalités d'entretien/maintenance

### 5. COMMUNIQUER ET PROMOUVOIR

- Réaliser des campagnes de communication auprès des habitants
- Communiquer clairement sur les modalités de réservation, le coût



Service Solidacar mise en place par la CC Cattenom et Environs



# ACTION 2.6 - PROPOSER UN SERVICE DE PRÊT DE VÉHICULE ÉLECTRIQUE (VOITURETTES, SCOOTERS) À BUT D'INSERTION

COMPLEMENTAIRE

## 2 TYPOLOGIES DE GESTION

| En REGIE   | Par un opérateur  |
|--|---|
| Comprends la réservation des véhicules, la maintenance courante, le suivi administratif et l'inscriptions/abonnements des usagers du service   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Gestion du service en totalité ou partagée</li> <li>Dans le cas d'une gestion partagée, un exemple de répartition :               <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Opérateur</b> : gère les inscriptions, des réservations, l'entretien des véhicules</li> <li><b>AOM</b> : assure la communication du service et l'information auprès des usagers</li> </ul> </li> </ul> |
| ETP : 0,3 à 1,5 ETP  |   |
| <b>EXEMPLE DE RECETTE POSSIBLE :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tarifcation à la réservation : prix variant de 1,5€ à 5€/heure (tarifcation au kilomètre supplémentaire possible variant de 0,15 € à 0,5€/km)</li> <li>Tarifcation par abonnement (avec un prix plus avantageux à l'heure ou kilomètre) : prix de l'abonnement mensuel variant de 5€ à 8€/ mois</li> </ul> |   |



## PLANNING

### DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 1 à 2 ANS

- 4 mois à 1 an d'étude
- 2 - 6 mois pour l'appel d'offre
- 1 à 3 mois pour la convention

### EVALUATION

- 2 à 5 ans pour l'expérimentation et le développement du service



## INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer )

- Nombre d'abonnement (annuelle)
- Nombre de location (mensuelle)



## PILOTES ET PARTENAIRES

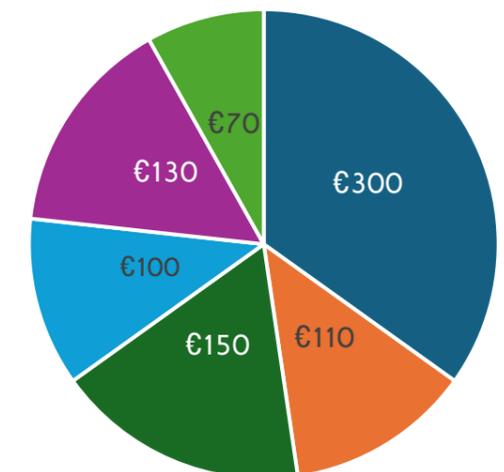
| Acteurs              | Gouvernance                       | Commentaires  |
|----------------------|-----------------------------------|---|
| CCBHV                | Maitrise d'ouvrage                | En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités |
| Département / Région | Partenaire financier              |   |
| ADEME                | Partenaire technique et financier |   |



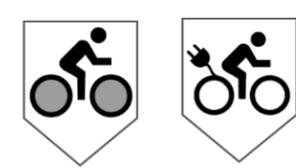
## COÛT ESTIMATIF (HT)

- Ordre de grandeurs des coûts mensuels, par véhicule, d'un service d'autopartage : 860€

- Armoissements des frais fixes
- Système embarqué
- Energie
- Entretien



Source Cerema "L'AUTOPARTAGE EN ZONE PEU DENSE"



# ACTION 2.7 - PROPOSER UN SERVICE DE LOCATION DE VÉLO EN MOYENNE ET LONGUE DURÉE

**LONG TERME**

## CONTEXTE

- Offre de location vélo tournée d'avantage pour le tourisme
- Infrastructure autour du vélo jugée insuffisante (information issue des temps de concertation)

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Favoriser l'activité locale
- Augmenter la part modale du vélo
- Offrir une solution de mobilité aux publics les plus fragiles

## PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes



Travailleurs

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 21 kg de CO2e économisés tous les 100 km réalisés à vélo comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

- IDENTIFIER LES PARTENAIRES POTENTIELS**
- PRÉCISER LES OBJECTIFS DU SERVICE**
  - 3 Objectifs structurants le service (issu des temps de concertation) :
    - Développer la pratique du vélo
    - Réduire les émissions de polluants par du report modal vers le vélo
    - Permettre à tous les habitants de disposer d'une solution de mobilité (scolaire, insertion à l'emploi, non mobile)
- DEFINIR LE MODE DE GESTION**
  - En régie
  - En délégation de service public
- DIMENSIONNER LE SERVICE**
  - Identifier les points de location, par exemple en mairie, station de ski, office du tourisme,
  - Planifier le parc vélo avec :
    - Au départ : ratio de 20 - 30 vélos pour 10 000 habitants (vélo musculaire et VAE)
    - Puis selon la demande (6 à 12 mois) : augmentation du parc de 30 vélos soit un parc total de 50 -60 vélos
  - Evaluer et varier la typologie du parc de vélo : vélo musculaire, VAE et vélo cargo
  - Caractéristiques des vélos : équipé (panier, garde-boue, lumière) et qualitatif (puissance et autonomie de la batterie, qualité des freins, poids contenu, etc)
- DEFINIR LE PRIX DE L'ABONNEMENT ET LA DUREE DE LOCATION**



## Points de vigilance

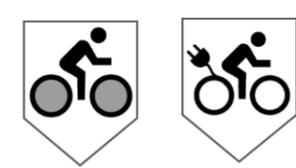
- Identifier les acteurs proposant ce service afin de ne pas être concurrentiel mais complémentaire
- Calibrer la durée de location afin de favoriser la rotation du matériel



## PLANNING

**DÉLAI D'INSTALATION : 3 ANS**

- 6 mois de benchmark
- 6 mois pour créer une mobilisation élus/partenaires
- 6 mois pour la définition des besoins + montage financier
- 12 mois pour l'acquisition des vélos et leurs entretiens ou lancement de l'appel d'offre
- 12 mois pour la mise en service



# ACTION 2.7 - PROPOSER UN SERVICE DE LOCATION DE VÉLO EN MOYENNE ET LONGUE DURÉE

**LONG TERME**

## MOYENS HUMAINS NECESSAIRES

| CREATION D'UN SERVICE DE VELO EN LOCATION LONGUE DUREE (VLD) |   |
|--|---|
| Amont projet   | Exploitation  |
| Pilotage et gestion du projet                                | Gestion des abonnements et de la liste d'attente, maintenance légère, montage d'animation et de communication |
| ↓  | ↓   |
| ¼ ETP sur au moins 1 an                                      | ¼ ETP   |

## ELEMENTS A INTEGRER AU SERVICE

- Intégrer à la définition du modèle financier :
  - le reste à charge moyen : 225€/vélo
  - Le coût élevé de l'assurance
- Favoriser le « passage à l'achat » après une période de location
- Amortissement du service par la revente de vélo (2 à 3 ans d'usage)
- Possibilité de contracté, par une procédure adaptée, avec un acteur local l'exploitation technique (opération de maintenance, révisions contractuelles)

## INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Nombre d'abonnement (annuelle)
- Part modale d'utilisation du vélo (annuelle)
- Temps d'attente pour disposer d'un vélo (annuelle)



## PILOTES ET PARTENAIRES

| Acteurs                  | Gouvernance               | Commentaires   |
|--------------------------|---------------------------|--|
| <b>CCBHV</b>             | <b>Maitrise d'ouvrage</b> | <b>En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités</b>         |
| Département              | Partenaire financier      |  |
| Commerce                 | Partenaire technique      |  |
| CCI / Office du tourisme | Partenaire technique      | Faciliter le partenariat avec les acteurs locaux                     |
| FUB                      | Partenaire technique      | Association pouvant accompagner et porté des projets autour du cycle |



## COÛT ESTIMATIF (HT)

| Matériels                    | Coût unité      |
|------------------------------|-----------------|
| Vélo musculaire              | 200 € à 350 €   |
| Vélo à assistance électrique | 1,2 K€ à 2,5 K€ |

Source document Cerema "Boîte à outils Mobilité en zone peu dense – les services de vélo en location longue durée"

# III.4 : FICHES ACTION – ORIENTATION N°3 : Développer une mobilité touristique plus vertueuse



## ACTIONS SOCLES

## ACTIONS COMPLÉMENTAIRES

- **Fiche n°3.1** : Soutenir et développer un partenariat avec les hébergeurs/office du tourisme pour développer la mobilité des derniers kilomètres (location de vélo VTT/VAE, navette)
- **Fiche n°3.2** : Aménager un itinéraire cyclable entre Le Thillot et Cornimont

## ACTIONS A LONG TERME

- **Fiche n°3.3** : Créer une offre de tourisme d'itinérance sur le territoire



# ACTION 3.1 - SOUTENIR ET DÉVELOPPER UN PARTENARIAT AVEC LES HÉBERGEURS/OFFICE DU TOURISME POUR DÉVELOPPER LA MOBILITÉ DES DERNIERS KILOMÈTRES

COMPLEMENTAIRE

## CONTEXTE

- 88% des visiteurs viennent en voiture
- 6 touristes sur 10 sont des primo visiteurs (5 dernières années)

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Développer un modèle touristique moins dépendant de l'automobile
- Promouvoir l'éco-tourisme et le tourisme durable sur le territoire

## PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution modérée des gaz à effets de serre : 3,27 kg de CO<sub>2</sub>e économisés tous les 100 km réalisés en bus électrique par rapport à du covoiturage thermique (taux d'occupation de 3 personnes).

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. IDENTIFIER ET CONSTRUIRE UN PARTENARIAT AVEC LES "GRANDS" HEBERGEURS

- Hôtel, Villages Vacances, Gîtes de Groupe

### 2. IDENTIFIER LES POINTS D'ENTREES / SORTIES

- Portes externes : Gares Ferroviaires de Remiremont, Felling et Belfort
- Portes internes : Fresse-sur-Moselle, le Menil, Bussang, Ramonchamp et Saint-Maurice-sur-Moselle

### 3. DEFINIR L'ORGANISATION, POUR CHAQUE ETAPE DU SEJOUR, DE LA GESTION DES DERNIERS KILOMETRES

- **Gestion de l'arrivée des touristes :** solution de mobilité portée tout d'abord par l'EPCI (type navette au départ des gares externes) jusqu'au arrêts clés du territoire puis, relai de la solution retenue par les hébergeurs
- **Au cours du séjour :** solution de mobilité portée par les hébergeurs (type vélo de location)
- **Gestion du départ :** solution de mobilité portée d'abord les hébergeurs puis aux arrêts clés, relai de la solution de mobilité mise en place par l'EPCI

### 4. EXPERIMENTER DES SOLUTIONS

### 5. COMMUNIQUER



## Point de vigilance

- Initier une réflexion collaborative et de partenariat avec les offices de tourisme et les acteurs du territoire



## PLANNING

### DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 20 à 32 MOIS

- 6- 12 mois : Elaboration de l'offre
- 6 - 12 mois : Choix du gestionnaire
- 6 mois : Mise en place de l'offre

### BENCHMARK



### PILOTES ET PARTENAIRES

| Acteurs                      | Rôles   |
|------------------------------|---|
| CCBHV                        | Co-Porteur du projet<br>Partenaire technique et financier |
| Office du tourisme / commune | Co-Porteur du projet<br>Partenaire technique et financier |
| Région                       | Partenaire technique et financier                         |
| PETR                         | Maitre d'ouvrage  |
| Hébergement                  | Partenaire technique                                      |



Source : Altibus.com

**Se déplacer à Belle Ile sans sa voiture**

**Belle-Ile en Bus**  
Un service de bus de transport public, Belle-Ile Bus, est mis en place des vacances de Pâques à celles de la Toussaint, desservant la plupart des villages, hébergements et sites touristiques, les plages et lieux d'activités.  
Billet à l'unité : 3€  
Contact : 02 97 31 56 64 - bib@lescarsbleus.com

**Excursion en car - Les Cars Bleus**  
Visitez et laissez vous guider. Excursion commentée d'avril à septembre. 2 circuits proposés : "Le Grand Tour" & "L'Incontournable"  
Billet adulte : 23 ou 24 €  
Contact : 02 97 31 56 64 - contact@lescarsbleus.com

Source : Site internet Belle-Ile.com

### COÛT ESTIMATIF



- **Coût d'acquisition du matériel "Minibus" :**
  - Thermique : environ 100 K€/car
  - Electrique : entre 150 K€ et 270 K€/car (hors achat du pack batterie)
- **Coût de fonctionnement :** varie selon l'amplitude de fonctionnement et la permanence de l'offre au cours de la journée.



### INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Fréquentation touristique des itinéraires (annuelle)
- Nombre de réservation (mensuelle)
- Enquête satisfaction auprès des usagers / habitants (annuelle)



# ACTION 3.2 - AMÉNAGER UN ITINÉRAIRE CYCLABLE ENTRE LE THILLOT ET CORNIMONT

COMPLEMENTAIRE

## CONTEXTE

- Absence de liaison cyclable entre la commune de Le Ménil et la voie verte des Hautes Vosges (côté Moselle et Moselotte)
- Trafic journalier < 4000 véhicules/jour donc propice à l'insertion des cycles sur chaussée

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Développer un modèle touristique moins dépendant de l'automobile
- Promouvoir l'éco-tourisme et le tourisme durable sur le territoire

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 21 kg de CO2e économisés tous les 100 km réalisés à vélo comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.

## PUBLIC CIBLE



Touristes



Habitants



## Point de vigilance

- Coordonner l'étude, la réalisation des travaux avec la liaison Le Ménil à la Le Thillot

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. RÉALISER UN DIAGNOSTIC

- Recueillir les niveaux de trafic journalier, les vitesses pratiquées (V85)
- Identifier les différents itinéraires : RD486, Route des Fenesses, chemin agricole (Commune de Le Ménil) et Chemin de Bonnegoutte, Travexin, Chemin des Gouttes de l'Air et Chemin du Briseu (Commune de Cornimont).
- Identifier et hiérarchiser les points durs (classer par niveau de difficulté)

### 2. PROPOSER UN AMÉNAGEMENT EN COHÉRENCE AVEC LES TRAFICS ET VITESSES RELEVÉES

- **Trafics supérieurs à 4 000 véh/j et V85 supérieur à 70 km/h :** Aménagement séparatif : Voie verte, piste cyclable, trottoir
- **Trafics inférieurs à 4 000 véh/j et V85 inférieur à 70 km/h :** Aménagement semi-séparatif : Bande dérasée multimodale, bande cyclable, CVCB, chevron et pictogramme
- **Trafics inférieurs à 2 000 véh/j et V85 inférieur à 70 km/h (proche des 50 km/h) :** Matérialisation des trajectoires cycles,
- **Trafic inférieurs à 1 000 véh/j et V85 inférieur à 50 km/h :** Réglementation en vélorue ou voie verte

### 3. EXPÉRIMENTER DES AMÉNAGEMENTS TRANSITOIRES

### 4. RÉALISER UN PLAN DE JALONNEMENT



## PLANNING

### DÉLAI DE MISE EN ŒUVRE : 2 ANS

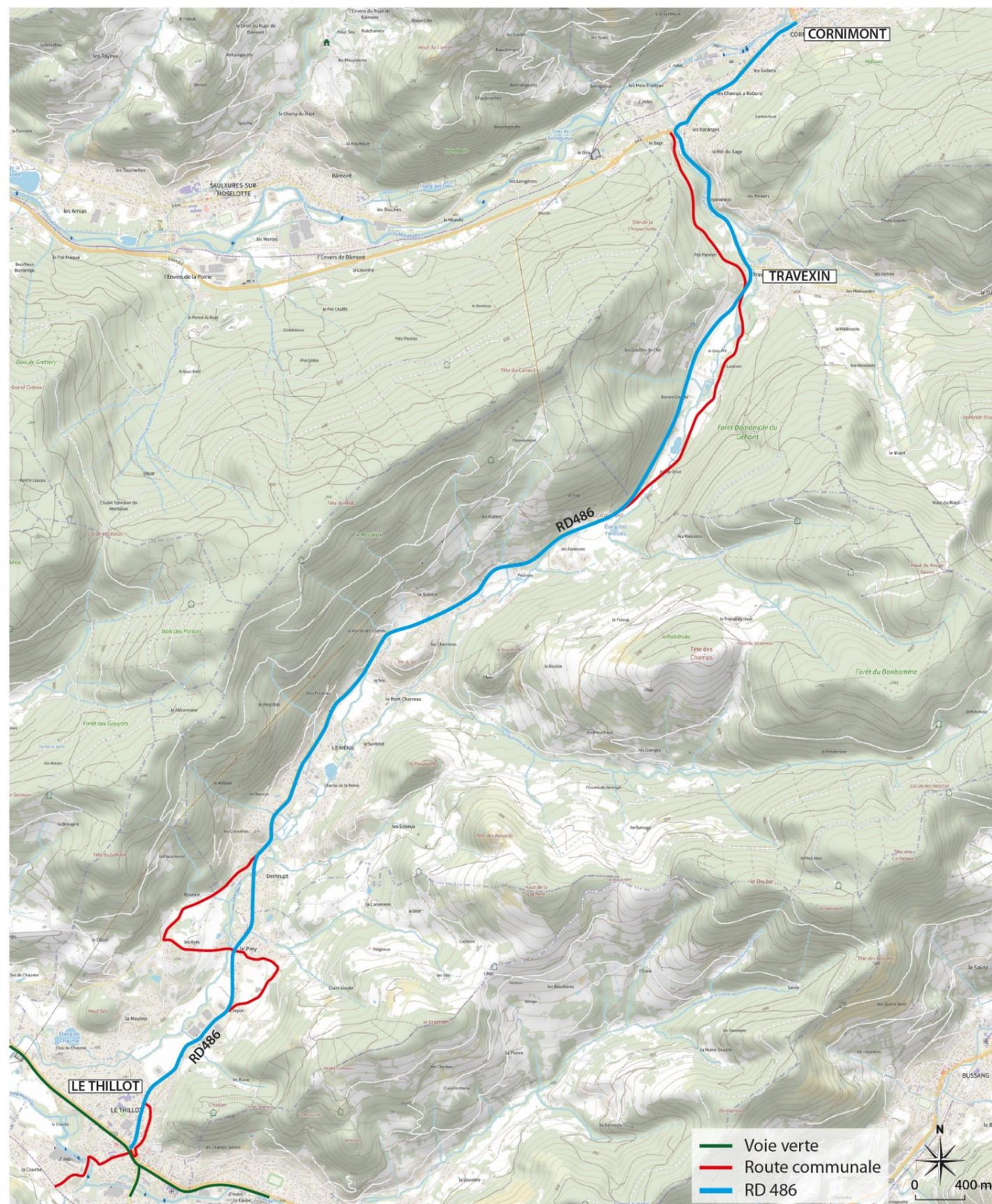
- 12 mois d'études techniques
- 5 mois d'étude environnement et procédure réglementaire
- 3 mois de travaux



# ACTION 3.2 - AMÉNAGER UN ITINÉRAIRE CYCLABLE ENTRE LE THILLOT ET CORNIMONT

COMPLEMENTAIRE

## PROPOSITION DE DEUX ITINERAIRES ENTRE LA COMMUNE DE LE THILLOT ET CORNIMONT



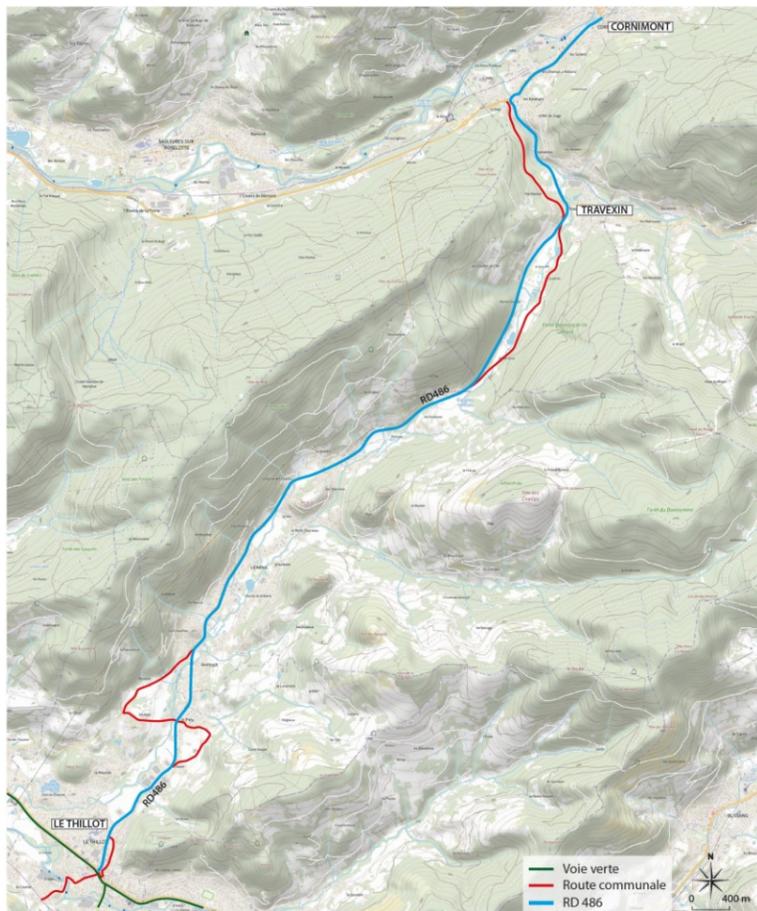


# ACTION 3.2 - AMÉNAGER UN ITINÉRAIRE CYCLABLE ENTRE LE THILLOT ET CORNIMONT

COMPLEMENTAIRE

## 2 NIVEAUX D'AMENAGEMENTS

| RESEAU ROUTIER COMMUNAL   | RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL  |
|---|---|
| Maitrisé  | Ambitieux   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Pictogramme cycle + chevron sur réseau communal + Refonte du plan de circulation en réglementant en voie verte</li> <li>Voie verte (nouvelle structure) le long de la RD486</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Voie verte (nouvelle structure) le long de la RD486</li> </ul> |



PROPOSITION DE DEUX ITINERAIRES ENTRE LA COMMUNE DE LE THILLOT ET CORNIMONT



## PILOTES ET PARTENAIRES

| Acteurs     | Gouvernance                       | Commentaires   |
|-------------|-----------------------------------|--|
| EPCI        | Maitrise d'ouvrage                | CCBHV et CCHV  |
| Commune     | Partenaire technique et financier |  |
| PETR        | Partenaire technique et financier | Aide ingénierie<br>Plancher de l'aide : 4 000 €<br>Plafond de l'aide : 30 000 €<br>Autofinancement requis d'au moins 20 %. |
| Région      | Partenaire financier              | Subvention possible : entre 20% et 60% du projet selon l'orientation de l'aménagement (tourisme ou quotidien)              |
| Département | Partenaire technique et financier | Financement possible si liaison inscrite dans le SDC départemental   |
| DDT         | Partenaire technique              | Aide ingénierie  |



## COÛT ESTIMATIF (HT)

### Niveau Maitrisé

- Longueur : 6,8 km
- Principe d'aménagement : matérialisation des trajectoires cycles + réglementation en voie verte du réseau communal + voie verte le long de la RD486
- Coût : environ 780 K€ (hors reprise du revêtement)

### Niveau Ambitieux

- Longueur : 6,7 km
- Principe d'aménagement : création d'une voie verte le long de la RD486
- Coût : 1,6 M€



## INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Fréquentation cyclable et piétonne (annuelle)
- Evaluation de la part modale par enquête, campagne de comptage (annuelle)
- Evolution de l'accidentologie tous modes (annuelle par période de 5 ans)



# ACTION 3.3 - CRÉER UNE OFFRE DE TOURISME D'ITINÉRANCE SUR LE TERRITOIRE

LONG TERME

## CONTEXTE

- 88% des visiteurs viennent en voiture
- 6 touristes sur 10 sont des primo visiteurs (5 dernières années)

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Développer un modèle touristique moins dépendant de l'automobile
- Augmenter la part modale du vélo et des cars FLUO

## PUBLIC CIBLE



Touristes



Habitants



Scolaires

**Plan climat :** Action en faveur d'une diminution forte des gaz à effets de serre : 21 kg de CO2e économisés tous les 100 km réalisés à vélo comparativement à 100 km réalisés en véhicule thermique.

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. IDENTIFIER LES CIBLES POTENTIELLES

- Tourisme familiale
- Tourisme scolaire
- Tourisme d'itinérance

### 2. IDENTIFIER DES ITINERAIRES/BOUCLES

### 3. REALISER UN DIAGNOSTIC DES ITINERAIRES ET DES HEBERGEMENTS

- Analyser la potentialité des différents itinéraires
- Evaluer l'offre touristique
- Identifier les points durs, les freins et les leviers

### 4. DEFINIR UNE STRATEGIE D'ACTIONS

- Choisir les itinéraires/boucles à intégrer à l'offre touristique ?
- Structurer l'offre d'itinérance
- Organiser, valoriser et accompagner l'offre d'hébergement et l'accès aux sites touristiques

### 5. COMMUNIQUER SUR LE SERVICE / L'OFFRE TOURISTIQUE

### 6. GOUVERNANCE

Reportage – Séries d'été 2024

## Ces collégiens de banlieue ont arpenté la Normandie à vélo



Une vingtaine d'élèves de 4<sup>e</sup> au collège Jean-Jaurès de Pantin, situé dans le quartier populaire des Courtilières, ont voyagé à vélo de Cherbourg au Mont-Saint-Michel, en Normandie. Une bouffée d'air iodé loin du béton francilien.

Source : site Reporterre – Article du 24 juillet 2024



## Points de vigilance

- Travailler en partenariat avec les offices de tourisme et les hébergeurs
- Démarche à inscrire au-delà du territoire de la CCBHV (vision à l'échelle du bassin de vie)



## PLANNING

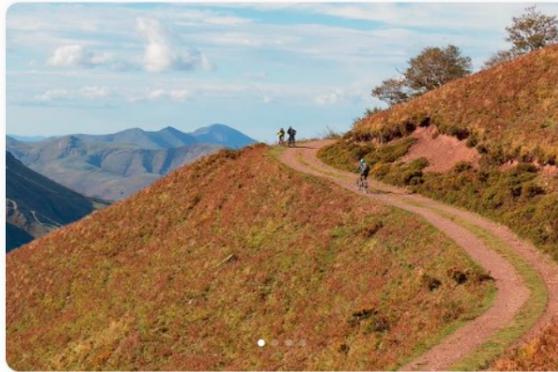
**ACTION A MENER LORSQUE L'OFFRE MOBILITE ACTIVE SERA DEVELOPPEE ET STRUCTUREE.**



# ACTION 3.3 - CRÉER UNE OFFRE DE TOURISME D'ITINÉRANCE SUR LE TERRITOIRE

LONG TERME

## BENCHMARK



### A la découverte du Pays basque en VTT électrique

France - Espagne • 6 jours • ★ 4,5

Prochain départ : le 01/06/2025

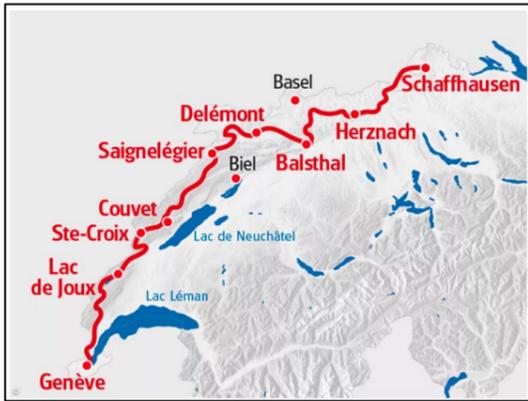
Niveau : ●●●●●

Vélo Pays Basque et Sud-Ouest

En groupe

Tout au long de ce séjour en VTT à assistance électrique, partez à la découverte d'un milieu naturel exceptionnel entre forêts, littoral et montagnes, de produits du terroir variés ainsi que d'un riche patrimoine culturel.

Source : site Terres d'aventure



### Vacances à vélo La Route Verte Schaffhouse - Genève

★★★★★ (25)

----- difficile

Vélo de randonnée & E-Bike

8 Jours / 7 Nuits

Voyage individuel

#### Services

##### Inclus:

- Nuitées comme indiqué avec petit-déjeuner
- Acheminement quotidien des bagages
- Frais de prise en charge des bagages à la gare
- Bon pour l'arrivée en train
- Itinéraire parfaitement élaboré
- Documents de voyage (1 x par chambre)
- Application de navigation et données GPS disponibles
- Abonnement SuisseMobile-Plus pour un an
- Assistance téléphonique

- Aperçu
- Itinéraire
- Prix/Dates
- Prestations/Infos
- Vélos de location
- Avis

Source : site Eurotrek – itinéraire suisse



## INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Fréquentation touristique des itinéraires (annuelle)
- Nombre de réservation (mensuelle)
- Enquête satisfaction auprès des usagers / habitants (annuelle)



## PILOTES ET PARTENAIRES

| Acteurs  | Rôles   |
|--|---|
| CCBHV  | Co-Porteur du projet<br>Partenaire technique et financier |
| Office du tourisme / commune                       | Co-Porteur du projet<br>Partenaire technique et financier |
| Région   | Partenaire technique et financier                         |
| PETR   | Maitre d'ouvrage  |
| Hébergement, magasin et association d'usagers vélo | Partenaire technique                                      |



## COÛT ESTIMATIF

| Aménagement                               | Coût au ratio/unité                                      |
|---|--|
| Signalisation                             | 500€/unité   |
| Site internet (assurer le fonctionnement) | Agent dédié ou externe (jusqu'à 3 K€)                    |
| Brochure touristique                      | Coût interne aux fonctionnements de l'office du tourisme |
| Campagne de communication (promotion)     | Entre 20 K€ - 50 K€ (moyenne)                            |

## ACTIONS SOCLES

- **Fiche n°4.1** : Développer un plan de communication autour des services de mobilité

## ACTIONS COMPLÉMENTAIRES

## ACTIONS A LONG TERME

- **Fiche n°4.2** : Réaliser un "Guide des mobilités" à l'échelle du PETR



# ACTION 4.1 - DÉVELOPPER UN PLAN DE COMMUNICATION AUTOUR DES SERVICES DE MOBILITÉ

**SOCLE**

## CONTEXTE

Commentaires des habitants lors des phases de consultation :

- Où est l'information ?
- Je ne savais pas que je pouvais le faire !
- Je n'en ai pas entendu parler !
- Comment fonctionne le service ?

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Améliorer la communication sur les services de mobilité existants et futurs
- Améliorer l'accès à l'information pour tous
- Augmenter la part modale des modes alternatifs à la voiture individuelle

## PUBLIC CIBLE



Touristes



Habitants

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. REALISER UN DIAGNOSTIC

- Identifier et hiérarchiser les services de mobilité existants
- Evaluer la perception des services et l'accès à l'information par les utilisateurs

### 2. DÉFINIR DES OBJECTIFS

- Accroître la visibilité des services de mobilité (signalisation, fiche horaire, etc)
- Sensibiliser et encourager la pratique de modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle
- Améliorer l'accès aux services de mobilité (journal communautaire, application)
- Informer les habitants sur les nouveautés et les évolutions des services

### 3. CHOISIR LES CANAUX DE COMMUNICATION

- Adapter le canal de diffusion selon les publics cibles (réseaux sociaux, PanneauPocket, journal communautaire, flyer, panneau publicitaire, panneau d'information en mairie, etc)
- Combiner les différents canaux lors de campagne de communication d'envergure

### 4. MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE COMMUNICATION

- Créer des contenus adaptés à l'objectif par l'utilisation de formats variés (vidéos, infographies, témoignages, court métrage)
- Produire des contenus informatifs, attractifs, pédagogiques et rassurants
- Planifier des actions récurrentes (saisonniers?) et des actions ponctuelles
- S'appuyer sur les événements (locaux, départementaux, régionaux et nationaux) pour sensibiliser, promouvoir les services de mobilités



## Points de vigilance

- Travailler en partenariat avec divers acteurs : région, SNCF, commerçants, les offices de tourisme et acteurs touristiques
- Assurer une régularité pour les actions récurrentes
- Modèle/méthode doit être facilement répliquable
- Lors de sensibilisation à la pratique d'un mode de déplacement, le changement doit paraître simple



## PLANNING

- **2-3 mois en amont pour préparer la communication** sur la nouvelle offre mobilité ou l'émergence d'un service



# ACTION 4.1 - DÉVELOPPER UN PLAN DE COMMUNICATION AUTOUR DES SERVICES DE MOBILITÉ

**SOCLE**

## BENCHMARK

Leff Armor communauté finance vos covoits' quotidiens

BLABLACAR DAILY

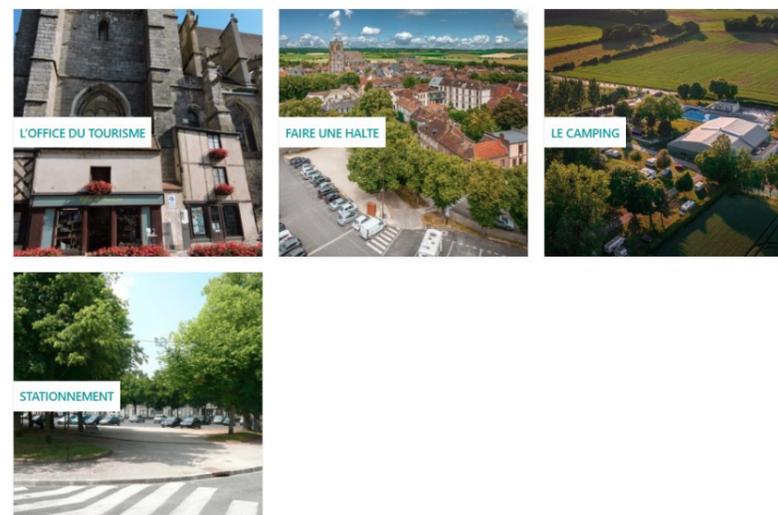
ALLO TAD

ET SI ON Y ALLAIT À VÉLO?

TRANSPORTS COLLECTIFS

ESPACE COWORKING

### VENIR ET STATIONNER À SÉZANNE



Source : Rubrique « Venir et stationner » de la ville de Sézanne sur leur site internet

Source : Rubrique « Transport et mobilité » de la comcom LEFFARMOR (site internet)

## INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)

- Evolution de la part modale tous modes (annuelle)
- Nombre de visite sur site / de commentaire sous post (trimestrielle)
- Part modal des visiteurs lors des événements (annuelle)



## PILOTES ET PARTENAIRES

| Acteurs                      | Rôles                             | Commentaire   |
|------------------------------|-----------------------------------|---|
| CCBHV                        | Maitrise d'ouvrage                | En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités |
| Région                       | Partenaire technique et financier |   |
| PETR                         | Partenaire technique et financier |   |
| Office du tourisme / commune | Partenaire technique et financier |   |
| Hébergeur                    | Partenaire                        |   |



## COÛT ESTIMATIF

- Coût annuel des moyens humains internes pour la mise en place et suivi du plan de communication : 0,2 à 2 ETP
- Coût variable, voici quelques prix selon les prestations :
  - Déploiement de supports d'orientation « Rose des modes à Lyon pour un prix de 18,4 K€ dont 10, 8 K€ de BAT, 5,6 K€ d'impression/pose et 2 K€ pour une enquête qualitative »
  - Réalisation de 12 vidéos grand public de 5 à 6 min : 40 K€



# ACTION 4.2 - RÉALISER UN "GUIDE DES MOBILITÉS" À L'ÉCHELLE DU PETR

LONG  
TERME

## CONTEXTE

Commentaires des habitants lors des phases de consultation :

- Où est l'information ?
- Je ne savais pas que je pouvais le faire !
- Je n'en ai pas entendu parler !
- Comment fonctionne le service ?

## OBJECTIFS DE L'ACTION

- Améliorer l'accès à l'information pour tous
- Sensibiliser la population au changement de pratique de déplacement

## PUBLIC CIBLE



Habitants



Touristes

## DESCRIPTION DES ACTIONS A MENER

### 1. RECOLTER LES INFORMATIONS

- Identifier et hiérarchiser les services de mobilité existants
- Evaluer la perception, la connaissance et les freins des usagers

### 2. DÉFINIR L'OBJECTIF DU GUIDE

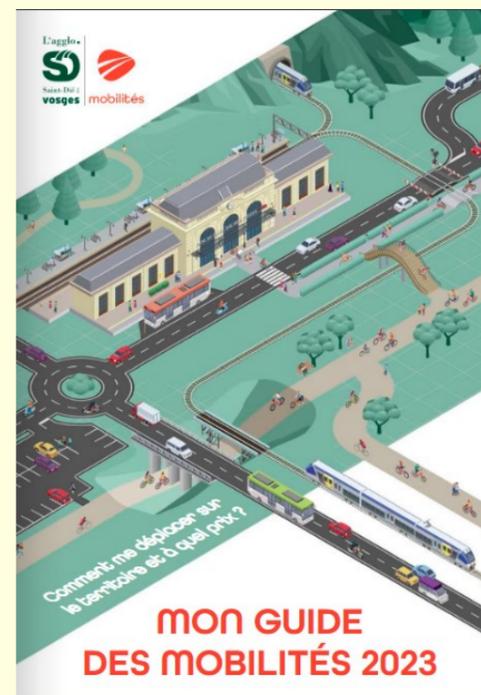
- N°1 : Accroître la visibilité des services de mobilité (fonctionnement, information)
- N°2 : Sensibiliser et encourager la pratique de modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle

### 3. STRUCTURER L'INFORMATION

- Présenter les informations indispensables par mode de déplacement (plan, fiche horaire, tarification)
- Des rubriques : astuces, bulle informative
- Point réglementation : approche pédagogique présentant le fonctionnement des aménagements, une réglementation voie verte, une zone 30
- Rappeler les bonnes pratiques

### 4. MOYEN DE DIFFUSION

- Sur site internet de l'EPCI, site internet des communes (si disponible) avec renvoi vers celui de l'EPCI
- En version papier (quantité à limiter) à mettre à disposition en mairie ou à éditer selon la demande



Source : Communauté d'agglomération de Saint-Dié-les Vosges "Mon guide des Mobilité"



### Points de vigilance

- Travailler en partenariat avec divers acteurs : région, SNCF, les offices de tourisme et acteurs touristiques
- Modèle/méthode doit être facilement répliquable
- Lors de sensibilisation à la pratique d'un mode de déplacement, le changement doit paraître simple
- Lors des événements, points de communication, rappeler l'existence du guide



## PLANNING

- 2-3 mois en amont pour préparer la communication sur la nouvelle offre mobilité ou l'émergence d'un service
- Edition/actualisation : Nouveau service mise en place (MAJ pour l'année suivante)



# ACTION 4.2 - RÉALISER UN "GUIDE DES MOBILITÉS" À L'ÉCHELLE DU PETR

**LONG TERME**

## BENCHMARK

**Sommaire**

Qu'est-ce que le challenge mobilité ?..... p.3

**I - Les différents modes de déplacement..... p.4**

1- Le réseau de transports collectif public..... p.4

1.1 - Utiliser les transports en commun du territoire..... p.4

1.2 - Emprunter le réseau collectif inter-urbain..... p.4

1.3 - Transport à la demande..... p.5

2- La voiture partagée..... p.7

2.1 - Faire du covoiturage..... p.7

2.2 - Pratiquer l'autostop..... p.9

3- Les déplacements actifs..... p.11

3.1 - Les modes doux..... p.11

3.1.1 - Un peu de marche..... p.11

3.1.2 - Faire du vélo..... p.11

a) Pour la forme et la santé du porte-monnaie..... p.11

b) Louer un vélo, la liberté sur mesure !..... p.11

c) Investir dans un VAE (vélo à assistance électrique)..... p.12

3.2 - Pédibus et vélobus..... p.13

3.3 - Un axe cyclable entre Beaujeu et Belleville..... p.13

**II - Adopter l'éco-conduite..... p.14**

**III - Les dispositifs pour se déplacer autrement..... p.14**

1- Plan de Déplacements Entreprise et Inter-Entreprises..... p.14

2- Plan de mobilité..... p.15

3- L'Indemnité Kilométrique Vélo..... p.15

4- Le télétravail..... p.16

5- L'autopartage..... p.16

**IV - Retour sur le challenge mobilité 2017..... p.18**

1- Témoignage..... p.18

2- Résultats..... p.19

**Nos partenaires dans le département du Rhône**

Guide de l'éco-mobilité 2018 - Département du Rhône - p. 2 -

Source : Région Auvergne-Rhône-Alpes – Challenge mobilité "Guide de l'éco-mobilité dans le département du Rhône – Des solutions pour aller au travail autrement qu'en voiture solo"

### SE DÉPLACER

**SOMMAIRE**

- En transport en commun - page 4
- À la demande - page 7
- En voiture - page 8
- À pied, à vélo... - page 10
- Solidaire - page 11

**Comparons sur une année un trajet quotidien selon le mode de transport**

|                                      | Vélo                                | Voiture seul                          | Covoiturage par 2 personnes           | Car                                  | Train                               |
|--------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| J'habite à 5 km de mon travail       |                                     |                                       |                                       |                                      |                                     |
| Exemple : Plouguernevel -> Rostrenen | 150 €/an<br>0 kgCO <sub>2</sub> e   | 775 €/an<br>413 kgCO <sub>2</sub> e   | 525 €/an<br>207 kgCO <sub>2</sub> e   | 500 €/an<br>272 kgCO <sub>2</sub> e  | -                                   |
| J'habite à 20 km de mon travail      |                                     |                                       |                                       |                                      |                                     |
| Exemple : Gourin -> Carhaix          | 1200 €/an<br>86 kgCO <sub>2</sub> e | 3100 €/an<br>1650 kgCO <sub>2</sub> e | 2110 €/an<br>825 kgCO <sub>2</sub> e  | 500 €/an<br>894 kgCO <sub>2</sub> e  | -                                   |
| J'habite à 50 km de mon travail      |                                     |                                       |                                       |                                      |                                     |
| Exemple : Carhaix -> Guingamp        | -                                   | 7750 €/an<br>4128 kgCO <sub>2</sub> e | 5275 €/an<br>2064 kgCO <sub>2</sub> e | 500 €/an<br>2684 kgCO <sub>2</sub> e | 1200 €/an<br>98 kgCO <sub>2</sub> e |

Moyennes établies sur la base d'un déplacement aller-retour par jour, effectué pendant 215 jours de l'année.  
\*VAE : vélo à assistance électrique

Si possible, pensez à combiner différents modes de transport pour un même trajet. Par exemple, prenez le transport à la demande pour rejoindre une ligne de car.

**L'outil pratique**

Pour simplifier vos déplacements : calculez vos itinéraires sur [mobibreizh.bzh](http://mobibreizh.bzh) ! La Région Bretagne a mis à disposition un calculateur d'itinéraires en porte à porte. Il prend en compte les transports publics régionaux (cars, TER) mais également la marche, le vélo et le covoiturage.

Rendez-vous sur : [MOBIBREIZH.bzh](http://mobibreizh.bzh) Ou téléchargez l'appli MobiBreizh :

Source : PETR Pays du Centre Ouest Bretagne "Le Guide des solutions de déplacement"

## PILOTES ET PARTENAIRES

| Acteurs                      | Rôles                             | Commentaire   |
|------------------------------|-----------------------------------|---|
| CCBHV                        | Maitrise d'ouvrage                | En tant que AOM, porteur de projets sur les mobilités |
| Région                       | Partenaire technique et financier |   |
| PETR                         | Partenaire technique et financier |   |
| Office du tourisme / commune | Partenaire technique et financier |   |
| Hébergeur                    | Partenaire                        |   |

## COÛT ESTIMATIF

- Coût d'un guide mobilité (conception, impression et distribution) : ≈ 15 K€
- Coût de la mise en forme d'un site internet pour la diffusion du guide de mobilité : ≈ 5 K€

- ### INDICATEURS DE SUIVI (fréquence des données à récupérer)
- Evolution de la part modale tous modes (annuelle)
  - Nombre de visite sur site / téléchargement (annuelle)
  - Enquête satisfaction auprès des usagers / habitants (annuelle)



# PARTIE IV – ANNEXE : DEFINITION DES INDICATEURS

## IV.1 - Listes des indicateurs généraux



### MULTIMODALE

- **Enquête satisfaction auprès des usagers / habitants** : l'objectif est de recueillir l'opinion des utilisateurs/clients/habitant sur un service de transport, un service de mobilité, un aménagement dédié à la mobilité. Cet indicateur permet de mesurer la satisfaction globale, d'identifier les points forts, points faibles et points d'amélioration.
- **Respect d'une démarche inclusive dans la réalisation d'action** : l'objectif est de mesurer qualitativement ou quantitativement les principes et les actions d'inclusion misent en œuvre dans un projet.



### SECURITE ROUTIERE

- **Evolution de l'accidentologie** : recueil des accidents recensés sur l'année quelque soit le mode de déplacement utilisé (voiture, vélo, piéton, transports en commun, etc.). Par une analyse comparative sur une période de 5 ans, il s'agit de comprendre son évolution, ses causes et ses circonstances afin de mettre en place des mesures de prévention efficaces.

## IV.2 - Listes des indicateurs : transport en commun et covoiturage



### TRANSPORT EN COMMUN

- **Nombre de montée et descente** : permet de quantifier le nombre de passagers qui montent et descendent à un arrêt. Cet indicateur permet d'évaluer la fréquentation des portes d'entrée au réseau de transport en commun, d'adapter l'offre de transport, de planifier les aménagements nécessaires à l'amélioration du confort et de son accessibilité.
- **Nombre de tickets vendus** : représente la quantité totale de titres de transport (tickets unitaires, abonnements, etc.) achetés par les usagers. Cet indicateur permet de mesurer la fréquentation du réseau, d'identifier les périodes de pointes de périodes creuses et d'évaluer la santé financière du réseau/ligne.
- **Fiabilité du service de transport en commun** : permet d'évaluer la capacité d'un service régulier à répondre aux attentes des usagers en termes de disponibilité, de fréquence et de respect des horaires.
- **Part modale du transport en commun** : représente le pourcentage de déplacements effectués en transport en commun (car, train, navette) par rapport à l'ensemble des modes de transport utilisés (voiture individuelle, covoiturage, marche, vélo, etc.).
- **Fréquentation des transports en commun** : mesure le nombre de personnes qui utilisent les services de transport public sur une période donnée (jour, semaine, mois et année). Cet indicateur permet de connaître l'utilisation et l'efficacité du service déployé.
- **Coût au kilomètre** : représente le coût total engagé par l'exploitant du service pour faire circuler un véhicule sur une distance d'un kilomètre. C'est-à-dire que l'on divise le coût total (coût d'exploitation, coût de fonctionnement, coût d'entretien) par le nombre total de kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules de ce service sur une période donnée (généralement une année).



### COVOITURAGE

- **Part modale du covoiturage** : représente le pourcentage de déplacements effectués en covoiturage par rapport à l'ensemble des modes de transport utilisés (voiture individuelle, transports en commun, marche, vélo, etc.).
- **Taux de fréquentation des aires de covoiturage** : représente le pourcentage de places de stationnement occupées par les véhicules de covoitureurs, par rapport au nombre total de places disponibles dans l'aire (démarche équivalente pouvant être menée auprès des cycles). Cet indicateur permet d'évaluer l'efficacité de la pratique du covoiturage, d'adapter le dimensionnement de l'aire (sous ou sur offre de stationnement voiture et vélo).
- **Nombre d'inscription sur une plateforme / site internet** : représente le nombre total d'utilisateurs qui ont créé un compte sur cette plateforme/site internet à un moment donné.

## IV.3 - Listes des indicateurs : modes actifs



### CYCLES

- **Part modale du vélo** : représente le pourcentage de déplacements effectués à vélo par rapport à l'ensemble des modes de transport utilisés (voiture individuelle, covoiturage, transports en commun, marche, etc.).
- **Nombre de vélos en stationnement** : via une enquête d'occupation, il est déterminé les lieux et les périodes de forte demande. Il est également possible de différencier le type de vélo utilisé (VTT, Vélo classique, VAE).
- **Fréquentation cyclable** : désigne le nombre de personnes qui se déplacent à vélo dans un espace donné (rue, route, voie verte, piste cyclable). Cet indicateur peut être recueilli par comptage fixe (donnée mensuelle) ou par période de comptage (1 à 2 fois par an). Les données doivent être présentée par année.
- **Temps d'attente pour disposer d'un vélo** : fait référence au temps entre la demande, plus précisément la commande d'un vélo et sa réception.
- **Nombre de km d'aménagements cycle et piéton réalisés** : représente le nombre total d'aménagements dédiés aux modes actifs (trottoir, bande cyclable, piste cyclable, CVCB, voie verte) réalisé sur une période donnée (généralement une année).



### PIETONS

- **Part modale de la marche** : représente le pourcentage de déplacements effectués à pied par rapport à l'ensemble des modes de transport utilisés (voiture individuelle, covoiturage, transports en commun, vélo, etc.).
- **Fréquentation piétonne** : désigne le nombre de personnes qui se déplacent à pied dans un espace donné (rue, voie verte, sentier). Cet indicateur peut être recueilli par comptage fixe (donnée mensuelle) ou par période de comptage (1 à 2 fois par an). Les données doivent être présentée par année.

## ATTESTATION DE CONTROLE



IRIS conseil Régions  
48, place Mazelle  
57000 Metz  
Tél : 03 87 18 48 91 / Fax : 03 87 18 48 92



**Intitulé :** CCHV\_ELABORATION DE QUATRE PLANS DE MOBILITE SIMPLIFIEE

**Type d'étude :** ETUDE

**Phase d'étude:** Phase 3 : Elaboration du plan d'actions opérationnel

**N° affaire :** MZ1314-88

**Affaire suivie par:** THOMAS STABLO / ROMAIN BERTHOD

### Contrôle du dossier

|              | NOM            | FONCTION                 | DATE       | SIGNATURE |
|--------------|----------------|--------------------------|------------|-----------|
| Dressé par   | BERTHOD ROMAIN | Chargé d'affaires sénior | 15/04/2025 |           |
| Vérifié par  | THOMAS STABLO  | Manager de projet        | 15/04/2025 |           |
| Approuvé par | THIERRY LORENZ | Directeur de projet      | 15/04/2025 |           |